

Effectiviteit van sancties in het verkeer

Bas Tierolf
Arnt Mein
Lisanne Drost
Ilse de Groot

Februari 2009

Inhoud

Samenvatting	5
Inleiding	7
Doel onderzoek en gehanteerd begrippenkader	7
1 Onderzoeksverantwoording	11
2 Juridisch kader en beleidskader verkeershandhaving: sanctiepalet en beleid verkeershandhaving	15
Beleidskader voor de oplegging van sancties	16
3 Beeld van praktijk verkeershandhaving: uitvoering, samenwerking	23
3.1. Kwantitatief deel van praktijk van de sanctionering	23
3.2. Kwalitatief deel van praktijk van de sanctionering	39
3.3. Samenvatting	43
4 Beeld van praktijk verkeershandhaving: effecten van sancties	45
4.1. Aanvullende analyses perceptieonderzoek	67
4.2. Samenvatting	68
5 Beeld van praktijk getoetst: expertmeeting	71
6 Conclusies en aanbevelingen	75
6.1. Conclusies	75
6.2. Aanbevelingen	76
Literatuur	79
Bijlage 1 Frequentie OM-en ZM-zaken alcohol en snelheid per politieregio	81
Bijlage 2 Gespreksleidraad interviews	85
Bijlage 3 Vragenlijst overtrederonderzoek	89
Bijlage 4 Deelnemers expertmeeting	101
Bijlage 5 Stellingen expertmeeting	103

Samenvatting

Dit onderzoek geeft inzicht in de sanctionering van twee speerpunten in het beleid voor verkeershandhaving: snelheid en alcohol in het verkeer. Het behandelt de wijze waarop de sanctio- nering is georganiseerd en de effecten van de sanctionering op het gedrag van weggebruikers die de betreffende regels overtreden. Ten eerste worden de sanctiemogelijkheden voor overtredingen van snelheid en alcohol in het verkeer overzichtelijk weergegeven. Dit gebeurt zowel vanuit het bestuursrecht als vanuit het strafrecht. Daarna volgt een schematische weergave in tabellen van het beleidskader voor de oplegging van sancties.

In 2006 zijn ruim achtenhalf miljoen sancties opgelegd bij de speerpunten snelheid en alcohol in het verkeer. Het KLPD legt voor deze feiten de meeste sancties op, in vergelijking met de politieregio's. Zij sanctioneert met name op de auto(snel)wegen. In de politieregio's Amsterdam Amstelland en Zeeland worden relatief (naar rato van het aantal inwoners) de meeste sancties opgelegd in 2006, respectievelijk 0,8 en 0,7 per inwoner per jaar. In de regio's Rotterdam Rijnmond en Brabant Zuid- oost de minste, namelijk 0,2 per inwoner.

Ruim 26.000 snelheidszaken en ruim 33.000 alcoholzaken werden in 2006 door het Openbaar Minis- terie en de Zittende Magistratuur afgedaan. De 'zware' zaken werden in 90% van de gevallen afge- daan door de ZM. Alleen de 'middelzware' snelheidszaken en de 'lichte' alcoholzaken werden vaker door het OM afgedaan (respectievelijk 53% en 52%). Over het algemeen volgde op een zwaardere overtreding een zwaardere straf.

Op basis van interviews met de partijen die zich bezighouden met verkeershandhaving lijkt de onderlinge afstemming tussen de partijen redelijk te verlopen. De verkeershandhavingsteams (VHT) zijn een goed en succesvol voorbeeld van de onderlinge samenwerking. Deze teams van de politie worden begeleid door een stuurgroep. De stuurgroep bestaat uit politie, het arrondissementsparket, het BVOM en de wegbeheerder die de kaders en prioriteiten stelt; de inzet is vooral gericht op de HELMGRAS-feiten (helmdraagplicht, gordeldraagplicht, door rood licht rijden, rijden onder invloed van alcohol, snelheidsovertredingen). De wegbeheerder levert de objectieve gegevens over de ver- keersveiligheid, het OM bepaalt de inzet van opsporingsmethoden, de politie organiseert de teams en heeft de dagelijkse leiding. Het BVOM financiert het geheel en ondersteunt de teams met voort- gangsrapportages over inzet en output. Om overtredingen terug te dringen en de verkeersveiligheid te bevorderen lijkt het beginnerrijbewijs volgens de geïnterviewden effectief te zijn. Desondanks is

de regelgeving voor alcohol en beginnende bestuurders ingewikkeld en daardoor niet eenvoudig uit te voeren. Dit zorgt voor een nadelig effect bij de handhaving van deze regelgeving. Wat het naleefgedrag betreft, wordt door de geïnterviewden de meeste winst verwacht van technische controlemiddelen zoals een alcoholslot en Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA).

Het overtrederonderzoek, uitgevoerd onder een steekproef van ruim 100.000 overtreders op de twee speerpunten snelheid en alcohol in het verkeer, toont aan dat de huidige wijze van sancti-
oning redelijk effectief is. De sancties voor alcoholovertredingen zijn effectiever dan die voor
snelheidsovertredingen.

Voor snelheid geldt dat de sancties meer effect hebben bij vrouwen dan bij mannen. Bovendien
geldt dat een hogere boete een groter effect heeft op het gedrag van de overtreders.

Voor alcoholdelicten geldt dat vrouwen vaker 'incidentele' overtreders zijn dan mannen.

De inschatting van de pakkans speelt bij het gebruik van alcohol ook een rol onder de overtreders,
het effect van de sanctie is groter naarmate de pakkans hoger wordt ingeschat.

Voor beide typen delicten geldt dat de sociale omgeving een rol speelt bij het effect van de sanctie.

Indien de sociale omgeving namelijk negatief tegenover de overtreding staat, is het effect van de
sanctie groter.

De overtreders noemen vooral hogere boetes als meest effectieve sanctie voor te snel rijden. De
meerderheid van de alcoholovertreders vindt de huidige manier van sanctioneren goed. Bij beide
typen delicten blijkt er een beperkte groep te zijn op wie geen enkele sanctie enige invloed zal
hebben.

De resultaten van het overtrederonderzoek zijn op een aantal punten vergeleken met het per-
ceptieonderzoek. Hieruit blijkt dat de bestuurders die onder invloed van alcohol zijn gepakt een
duidelijke risicogroep vormen. Zij rijden veel vaker met teveel alcohol op dan de totale populatie
automobilisten.

Verschillende experts geven te kennen dat er een afnemende trend merkbaar is bij alcoholgebruik
in het verkeer. Er wordt echter wel gewezen op enkele risicogroepen, namelijk recidivisten (be-
stuurders die hardnekkig onder invloed aan het verkeer blijven deelnemen), beginnende bestuurders
(jongeren) en Oost-Europeanen. Wat betreft snelheid wijzen experts op het feit dat in Nederland de
pakkans relatief groot is. Een verhoging van de capaciteit om de pakkans te vergroten voegt daar-
door waarschijnlijk weinig toe; er moet vooral 'slimmer' worden gehandhaafd.

De experts beschouwen de driehoek met de drie E's (Engineering, Education and Enforcement) van
essentieel belang voor een effectieve aanpak van de verkeersveiligheid. Op alle drie de punten
moeten inspanningen worden gedaan en tevens zal de communicatie binnen deze driehoek moeten
worden verbeterd.

Bovendien wijzen zij op enkele technische aanpassingen zoals dynamische snelheidshandhaving
(waarbij de limieten worden aangepast aan de omstandigheden op de weg, zoals aanbod van
verkeer en tijdstip), Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA) en de inzet van het alcoholslot. Deze
aanpassingen zullen, zowel vanuit het perspectief van de overtreders als vanuit het perspectief van
de handhaving, in de nabije toekomst kunnen leiden tot een groter effect van de sanctionering en
daarmee tot een grotere verkeersveiligheid.

Inleiding

Het verkeersveiligheidsbeleid wordt geformuleerd door het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het ministerie heeft zich in dit verband tot doel gesteld om in 2010 het aantal verkeersslachtoffers terug te brengen tot maximaal 750 en het aantal ziekenhuisgewonden tot 17.000.

Om deze doelstelling te bereiken wordt een mix van maatregelen ingezet, waaronder regelgeving, voorlichting en educatie, fysieke maatregelen en handhaving. Onder handhaving verstaan wij in dit verband toezicht en controle op de naleving van verkeersvoorschriften en het opleggen van sancties bij overtreding daarvan. De politie is in eerste instantie belast met het verkeerstoezicht en de opsporing van verkeersovertredingen. Het Openbaar Ministerie is belast met de leiding van de opsporing, vervolging en executie van verkeersovertredingen.

Het Openbaar Ministerie (College van Procureurs-Generaal) heeft in aanwijzingen vervolgingsbeleid en in richtlijnen strafvorderingbeleid opgesteld ten aanzien van de handhaving van de verkeersvoorschriften. Het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (verder te noemen: BVOM) is daarbij expertisecentrum. Het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) voert regels uit, die betrekking hebben op de vorderingsprocedure. De rechtsprekende macht hanteert beleidsregels of (voor alcoholmisbruik in het verkeer) oriëntatiepunten voor de strafoplegging.

Binnen deze kaders wordt het lokale verkeershandhavingbeleid bepaald in de regio door het bestuur, de officier van justitie en de politie.

Dit onderzoek betreft een uitwerking van de vraag van het BVOM om meer inzicht in de uitvoeringspraktijk en effectiviteit van sanctionering van verkeersovertredingen op de speerpunten snelheid en alcohol (straffen en maatregelen) te verkrijgen.

Doel onderzoek en gehanteerd begrippenkader

In deze rapportage wordt veel gesproken over handhaving en sancties. Onder handhaving verstaan wij in dit verband de regelgeving, verwoord in wetten en Algemene Maatregelen van Bestuur, maatregelen, aanwijzingen en richtlijnen en oriëntatiepunten ter bevordering van de naleving van regels ten aanzien van snelheid en alcohol in het verkeer. Daarnaast vatten wij alle activiteiten die worden ingezet om de regels te handhaven als handhaving, dus zowel het controleren van de snelheid op wegen als de veroordeling van overtreeders door een rechter.

Onder sancties verstaan wij de straffen en maatregelen die worden opgelegd bij overtreding van de regels ten aanzien van snelheid en alcohol in het verkeer. Dit kunnen bekeuringen van de politie

zijn, transactievoorstellen van het OM, maar ook verplichte cursussen van het CBR, een ontzegging van de rijbevoegdheid door de rechter, of de oplegging van een onvoorwaardelijke gevangenisstraf door de rechter. Aan de gedragingen die leiden tot sancties wordt gerefereerd als zijnde ‘delicten’ als synoniem voor strafbare feiten (zowel overtredingen als misdrijven), en ‘overtredingen’ als synoniem voor overtredingen in strafrechtelijke zin en gedragingen als bedoeld in de Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV).

Wanneer wij spreken van een ‘boete’ hanteren wij de betekenis in het dagelijkse spraakgebruik. In dit geval is een boete een geldbedrag dat de schuldige partij aan de overheid moet betalen, die namens alle burgers optreedt ter bescherming van de wet. Tevens vatten wij onder de term boete de strafrechtelijke betekenis, die als ‘boete’ in een strafproces ook daadwerkelijk door de rechter zal worden opgelegd. Meestal blijft het echter bij een transactievoorstel: het OM of de politie biedt aan de eventuele rechtszaak tegen een bepaald bedrag te schikken.

Dit betekent dat wij in deze rapportage afwijken van strikt juridisch taalgebruik, vanwege het feit dat het hier een sociaalwetenschappelijke onderzoeksvraag betreft met juridische componenten. De toepassing van strikt juridisch taalgebruik zou ons inziens de leesbaarheid voor niet-juristen teveel negatief beïnvloeden, en daarmee de relevantie van de hier getoonde onderzoeksresultaten ongewenst verminderen.

In het onderzoek zijn de volgende onderzoeksvragen uitgewerkt:

1. Welke sanctiemogelijkheden zijn er ten aanzien van snelheidsovertredingen en alcoholgebruik in het verkeer?
2. Wat is het beleid/beleidskader voor de inzet van sancties, zowel bij het Openbaar Ministerie (OM), de Zittende Magistratuur (ZM), als bij het Centraal Bureau Rijvaardigheidsbewijzen (CBR)?
3. Hoe vindt sanctionering in de praktijk plaats en in hoeverre vindt afstemming plaats tussen de verschillende instanties die verantwoordelijk en betrokken zijn bij het sanctioneren?
4. Wat is de effectiviteit van opgelegde sancties, in termen van gedragsverandering (normconform-gedrag) en preventieve werking (voorkomen recidive)?
5. Wat is in welke situatie de optimale sanctie of mix van sancties?

Bij de uitwerking is de nadruk in het onderzoek komen te liggen op onderzoeksvraag 4, de effectiviteit van opgelegde sancties bij de burger in relatie tot het nalevinggedrag van verkeersdeelnemers. De indeling van deze rapportage volgt grotendeels de lijn van de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 1 wordt een overzicht van de ingezette onderzoeksmethoden gegeven op basis van de onderzoeksvragen. In hoofdstuk 2 wordt de uitwerking van de twee eerste onderzoeksvragen behandeld. Het sanctiepalet en het beleidskader worden in een aantal tabellen weergegeven.

De praktijk van de sanctionering en de onderlinge afstemming tussen de verschillende instanties komt in hoofdstuk 3 aan de orde.

Het meest uitgebreid wordt ingegaan op de effectiviteit van de sancties. Hierop wordt enerzijds ingegaan via de uitkomsten van een internationale literatuurscan ten aanzien van dit onderwerp. Anderzijds worden de resultaten van een vragenlijstonderzoek onder ruim 100.000 overtreders (respons: ruim 10.000) besproken, deze worden, waar relevant, gecombineerd met de resultaten van het perceptieonderzoek (sinds 1999 wordt jaarlijks een landelijke enquête gehouden onder -

een representatieve steekproef van - automobilisten, het zogenaamde perceptieonderzoek) van het BVOM uit 2007. Dit gedeelte wordt beschreven in hoofdstuk 4.

De resultaten van de literatuurstudie, het overtrederonderzoek en het perceptieonderzoek zijn voorgelegd aan een aantal experts uit praktijk van de verkeershandhaving en de wetenschap. De uitkomsten van deze expertmeeting worden beschreven in hoofdstuk 5.

Ten slotte gaan we in hoofdstuk 6 in op de optimale sancties of mix van sancties ten aanzien van de verschillende overtredingen.

Het BVOM wil de resultaten van dit onderzoek gebruiken in de advisering aan de verschillende partijen die zich bezighouden met verkeershandhaving.

1 Onderzoeksverantwoording

Voor de uitwerking van de onderzoeksvragen in dit onderzoek zijn verschillende onderzoeksmethoden ingezet.

Onderzoeksvraag 1

Voor de beantwoording van onderzoeksvraag 1 is gebruikt gemaakt van wetteksten, handboeken en internetsites (o.a. Wet Administratiefrechtelijke Handhaving Verkeersvoorschriften (WAHV; Wet Mulder), Wegenverkeerswet 1994 (WVW1994), Reglement Verkeersregels en Verkeerstekens (RVV1990)) en is een aantal organisaties benaderd voor actuele informatie omtrent de sanctiemogelijkheden (Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB), Centrale Verwerking Openbaar Ministerie (CVOM), CBR, BVOM).

Op basis van deze deskresearch is uiteindelijk een overzicht gegenereerd van alle sanctiemogelijkheden.

Onderzoeksvraag 2

Bij de beantwoording van de tweede onderzoeksvraag gaat het om de bestudering van relevante beleidsstukken. De methode van onderzoek is wederom documentstudie van relevante beleidsstukken en richtlijnen van OM (aanwijzingen van het College van Procureurs Generaal), ZM (oriëntatiepunten vanuit het landelijk overleg sectorvoorzitters strafrecht) en het CBR.

Onderzoeksvraag 3

Ten aanzien van de derde onderzoeksvraag hebben we een onderscheid gemaakt tussen twee onderdelen, enerzijds de formele afhandeling van de sanctionering zoals die tot uiting komt in vonnissen en administratieve afdoeningen. Anderzijds de afwegingen die worden gemaakt ten aanzien van de sanctionering.

Op basis van deze indeling is deze vraag beantwoord met een kwantitatief deel en met een kwalitatief deel. Het kwantitatieve deel heeft als basis gediend voor de keuzes die ten aanzien van het kwalitatieve deel zijn gemaakt.

Het kwantitatieve deel richt zich op de beschrijving van de feitelijke omstandigheden. Welke overtredingen zijn begaan en welke sancties zijn opgelegd. Deze (feitelijke) gegevens worden vastgelegd bij het OM in OMDATA en bij het CJIB in het Mulder-registratiesysteem en de TRIAS transac-

tiemodule¹. Personen in het Mulder-registratiesysteem worden op basis van de kentekenregistratie (RDW) vastgelegd. Hierin zitten verder geen persoonskenmerken (zoals geboortedatum en geslacht), echter wel woonplaatsgegevens. Dit betekent dat voor de gegevens uit dit systeem alleen de relatie tussen overtredingen en sancties in kaart worden gebracht, waarbij tevens regionale verschillen onderzocht kunnen worden. Er is een analyse uitgevoerd op de gegevens van het jaar 2006.

In de gegevens van OMDATA zitten wel een aantal persoonskenmerken, deze zijn in de analyses meegenomen. Ook hier zijn de gegevens van het jaar 2006 gebruikt.

De bestanden uit het Mulder-registratiesysteem, de TRIAS transactiemodule en uit OMDATA zijn geanalyseerd met het statistisch analyseprogramma SPSS.

Op basis van een eerste uitwerking van deze gegevens is bepaald in welke regio's aanvullend onderzoek door middel van interviews kon worden gedaan bij de politie en Openbaar Ministerie, om een zo representatief mogelijk beeld van Nederland te krijgen. Representativiteit was echter niet het belangrijkste uitgangspunt aangezien het met de beperkte steekproef van geïnterviewde personen die wij voor ogen hadden, niet mogelijk is om een volledig representatief beeld te genereren.

Dit aanvullend onderzoek is het kwalitatieve onderdeel met betrekking tot vraag 3.

Dit onderdeel heeft betrekking op de handhavingpraktijk bij verschillende onderdelen van de politie en het Openbaar Ministerie. Op basis van de resultaten van het eerste onderdeel is een keuze gemaakt voor politieregio's en arrondissementen (OM)².

Uit deze regio's en arrondissementen zijn vertegenwoordigers van politie (basispolitiezorg en verkeershandhavingsteams) en Openbaar Ministerie (officier van justitie, parketsecretaris) geïnterviewd. Daarnaast zijn nog vertegenwoordigers van het landelijk werkende Korps Landelijke Politie Diensten (KLPD), het CBR, het Parket-Generaal (PaG) en het CVOM geïnterviewd om de praktijksituatie van deze organisaties in beeld te krijgen. Oorspronkelijk was het de bedoeling ook een aantal vertegenwoordigers van de ZM (rechters) te spreken over dit onderwerp, maar uiteindelijk is het niet gelukt om dit te realiseren. Hoewel het jammer is dat het beeld vanuit deze groep ontbreekt, leidt dit er ons inziens niet toe dat het totaalbeeld ontoereikend betrouwbaar wordt weergegeven. Dit onderdeel is met semigestructureerde interviews uitgevoerd. Voor de opzet van de vragenlijst die gebruikt is in de interviews wordt verwezen naar bijlage 2.

1 Hierbij moet worden opgemerkt dat de politie Friesland in 2006 nog niet feitgecodeerd werkte waardoor de alcoholovertredingen in dat jaar vanuit de politie Friesland ontbreken. In 2007 was dit overigens wel het geval, vandaar dat deze gegevens zijn toegevoegd in de betreffende tabel in hoofdstuk 3.

2 Oorspronkelijk was het de bedoeling ook een aantal vertegenwoordigers van de Zittende Magistratuur te interviewen, uiteindelijk bleek dit niet mogelijk.

Onderzoeksvraag 4

De vierde onderzoeksvraag is onderzocht met behulp van de volgende drie methoden: literatuurstudie, een aanvullende analyse perceptieonderzoek en een overtrederonderzoek.

De literatuurstudie was gericht op de volgende onderdelen. Het BVOM heeft onderzoek uitgevoerd waarin effecten van controle en handhaving zijn benoemd. Binnen de verschillende regionale organen verkeersveiligheid zijn verschillende onderzoeken over de effectiviteit van sancties uitgevoerd. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft verschillende onderzoeken gedaan waarin de effectiviteit van sancties ter sprake komt. Het Wetenschappelijk Onderzoek en Documentatie Centrum (WODC) heeft onderzoek uitgevoerd naar recidive onder verkeersdelinquenten. Daarnaast is een literatuurscan uitgevoerd op de (internationale) wetenschappelijke onderzoeksliteratuur waarbij de steekwoorden (verkeers)overtreders, (verkeers)overtredingen en verkeersveiligheid zijn gebruikt. Met name die publicaties waarin expliciet wordt ingegaan op de effecten van sancties, zijn gebruikt voor dit onderzoek. Voor een overzicht van de geraadpleegde literatuur wordt verwezen naar de literatuurlijst.

Bij het BVOM wordt jaarlijks een perceptieonderzoek uitgevoerd onder een representatieve steekproef van automobilisten (respons van 6000 personen) naar thema's als regelovertreding, beoordeling pakkans, relatie regelovertrading en ongelukken en (zelfgerapporteerde) bekeuringen, onderverdeeld naar politieregio. Het databestand van de perceptieonderzoeken van 1999 tot en met 2007 is door het BVOM voor analyse ter beschikking gesteld aan de onderzoekers. Deze informatie is gebruikt bij de beantwoording van deze onderzoeksvraag. Hierin komt echter niet het effect van sancties aan de orde. Om de resultaten van het perceptieonderzoek goed te laten aansluiten op het overtrederonderzoek is bij het laatste onderzoek de vraagstelling over overeenkomstige onderwerpen, overgenomen uit het perceptieonderzoek.

Het belangrijkste onderdeel ten aanzien van onderzoeksvraag 4 is het overtrederonderzoek. Het overtrederonderzoek biedt inzicht in de mogelijke effecten van sancties. Hiervoor is een substantiële populatie overtreder van genoemde delicten, anoniem bevraagd op een aantal onderwerpen.

Aangezien het CJIB een geautomatiseerde administratiefrechtelijke afdoening van sancties uitvoert, was het mogelijk om aan een steekproef van overtreder een brief te sturen met het verzoek een internet enquête in te vullen. In de brief staat naast een simpel te benaderen internetadres een unieke combinatie van gebruikersnaam en password, die eenmalig is te gebruiken. Er bestaat geen koppeling tussen overtreder en gebruikersnaam/password.

De steekproef voor het overtrederonderzoek bestond uit de volgende populaties, 100.000 personen zijn benaderd via het CJIB, waarbij de volgende verdeling in acht is genomen:

Mulder snelheid 2008:	70.000
Snelheidtransacties 2008:	20.000
Alcoholtransacties 2008:	10.000

Daarnaast is er nog een aantal respondenten via de arrondissementsparketten benaderd. In principe hebben alle verkeersovertreder bij tien parketten waarbij in een periode van twee maanden een

vonnis is geëxecuteerd in verband met een snelheidsovertreding of alcoholgebruik in het verkeer, naast hun vonnis een verzoek gekregen om deel te nemen aan het onderzoek. Wij hadden echter geen controle over de wijze waarop dit bij de arrondissementsparketten is uitgevoerd. Wij gaan er daarom vanuit dat er op deze manier uiteindelijk tussen de 200 en 2000 uitnodigingen zijn verstuurd.

De brieven via het CJIB zijn verstuurd op 9 augustus 2008. De brieven via de arrondissementsparketten zijn verstuurd in de periode juli, augustus en begin september 2008. De respondenten konden tot 22 september 2008 de vragenlijst via internet invullen. Daarna is het databestand bij ons instituut binnen gehaald voor analyse. De bestanden van het perceptieonderzoek en het overtrederonderzoek zijn geanalyseerd met het statistisch analyseprogramma SPSS.

Onderzoeksvraag 5

De beantwoording van onderzoeksvraag 5 refereert aan de interpretatie van het onderzoeksmateriaal ten aanzien van vraag 1 tot en met 4. Met name de beantwoording van vraag 4 is hierbij essentieel. Deze vraag is in drie stappen uitgewerkt:

1. Literatuuronderzoek ten aanzien van mix van sancties
2. Conclusies op basis van onderzoeksvragen 1 t/m 4
3. Interpretatie door groep van experts

Ad 1.) Op basis van het verzamelde onderzoeksmateriaal is specifiek gekeken naar mogelijke implicaties ten aanzien van sancties in eerdere onderzoeken. Voor zover deze implicaties betrekking hadden op de thema's in dit onderzoek zijn ze meegenomen bij onze eigen afwegingen hieromtrent.

Ad 2.) De onderzoekers hebben op basis van een analyse van het verzamelde materiaal voorlopige conclusies getrokken over de effectiviteit van sancties in verband met snelheidsovertredingen en alcoholgebruik in het verkeer. Deze zijn vertaald in een aantal stellingen.

Ad 3.) Deze stellingen zijn vervolgens voorgelegd aan een kleine groep experts. Op basis van de opmerkingen en het commentaar dat in deze expertmeeting werd gegeven zijn definitieve conclusies en aanbevelingen geformuleerd.

2 *Juridisch kader en beleidskader verkeershandhaving: sanctiepalet en beleid verkeershandhaving*

In dit hoofdstuk komen twee schematische overzichten aan de orde. Als eerste de actuele informatie omtrent de sanctiemogelijkheden op het gebied van snelheid en alcohol in het verkeer. Daarna wordt het beleidskader voor de oplegging van sancties in drie tabellen uitgewerkt.

Overzicht sanctiepalet snelheidsovertredingen en alcohol in het verkeer

Alcohol		
	Bestuursrechtelijk	Strafrechtelijk
Wettelijke grondslag normstelling		Artikel 8 lid 2 WVV 1994
Sanctie		NB: strengere norm beginnend bestuurder Gevangenisstraf (art. 176 lid 3 WVV 1994) of taakstraf Geldboete: artikel 176 WVV lid 3 1994 Transactie
Sanctie		NB: verhoging gevangenisstraf bij ongeval ogv artikel 175 lid3 WVV 1994 Ontzegging rijbevoegdheid (OBM): artikel 179 lid 1 of 4 WVV 1994 (Zie ook: Richtlijn OBM regeling rijden onder invloed motorvoertuigen) NB: strafverhoging OBM ogv artikel 179a WVV1994
Maatregel	Vordering, schorsing of ongeldigverklaring rijbewijs ivm (vermoeden) gebrek aan rijvaardigheid of ongeschiktheid tot het besturen: artikel 130 WVV 1994 jo. artikel 5 Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid Educatieve Maatregel Alcohol en Verkeer (EMA): artikel 130 WVV 1994 Rijverbod: artikel 162 WVV 1994	-Invordering rijbewijs: artikel 164 lid 2 WVV 1994 -Inhouding rijbewijs: artikel 164 lid 4 WVV 1994 (Zie ook: aanwijzing inzake invordering rijbewijzen) NB: strengere norm beginnend bestuurder NB: verplichting tot overgifte rijbewijs na eerste vordering opsporingsambtenaar (artikel 164 lid 1 WVV 1994), bij niet voldoen vordering: onder toezicht of inbewaringstelling voertuig (artikel 164, lid 7 WVV 1994), rijden na invorderingrijbewijs is strafbaar feit (artikel 9 lid 7 WVV 1994)
Overig		- Inbeslagname auto: artikel 94 WvSv (Zie ook: aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten) - Strafbeschikking, ogv wet OM afdoening (sinds 1-2-2008 voor 2 arrondissementen)

Snelheidsovertredingen		
	Bestuursrechtelijk	Strafrechtelijk
Wettelijke grondslag normstelling	Artikel 2 WAHV jo. 20-22a RVV 1990 (jo. 62 RVV 1990 jo. verkeersbord A1/A3/H1/H2): snelheidsoverschrijding tot en met 30 km p/u binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom op autowegen en tot en met 40 km p/u buiten de bebouwde kom op autosnelwegen	Artikel 20-22a RVV 1990 (jo 62 RVV 1990 jo. verkeersbord A1/A3/H1/H2): snelheidsoverschrijding vanaf 31 km p/u binnen de bebouwde kom en buiten de bebouwde kom op autowegen en vanaf 41 km p/u buiten de bebouwde kom op autosnelwegen
Sanctie	Administratieve sanctie (geldboete, zie bijlagen WAHV)	Hechtenis artikel 177, lid 1d WvW 1994 Geldboete: artikel 177, lid 1d WvW 1994 Transactie NB: verhoging gevangenisstraf bij ongeval ogv artikel 175 lid 3 WvW 1994
Sanctie		Ontzegging rijbevoegdheid (OBM): art. 179 lid 3 of 5 WvW1994 NB: recidiveregeling bij snelheidsoverschrijding vanaf 31 km p/u. (Zie ook: Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de WAHV)
Maatregel	- Vordering onmiddellijke betaling, bij geen vaste woon of verblijfplaats: artikel 31 WAHV -Inbewaringstelling voertuig: artikel 32 WAHV (Zie: Aanwijzing administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften NB: maatregel beginnend bestuurder (puntenrijbewijs)	- Invordering rijbewijs: artikel 164 lid 2 WvW 1994 (plicht tot overgifte rijbewijs na eerste vordering opsporings ambtenaar) - Inhouding rijbewijs bij snelheidsovertredingen: artikel 164 lid 4 WvW 1994 (Zie ook aanwijzing inzake invordering rijbewijzen) NB: verplichting tot overgifte rijbewijs na eerste vordering opsporingsambtenaar (artikel 164 lid 1 WvW 1994), bij niet voldoen vordering: onder toezicht of inbewaringstelling voertuig (artikel 164, lid 7 WvW 1994), rijden na vordering tot overgifte, of tijdens invordering of inhouding van het rijbewijs is een strafbaar feit (artikel 9 lid 7 WvW 1994)
Overig	Dwangmiddelen tbv inning sanctie: - Gijzeling: artikel 28 WAHV - Inneming rijbewijs: artikel 28a jo artikel 30 WAHV - Buitengebruikstelling voertuig: artikel 28b WAHV (Zie ook: Aanwijzing administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften)	- Inbeslagname auto: artikel 94 WvSv. (Zie ook: aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten)

Beleidskader voor de oplegging van sancties

Het hier getoonde beleidskader is tot stand gekomen op basis een documentstudie van wettelijke voorschriften, relevante beleidsstukken en richtlijnen van OM (aanwijzingen van het PaG), ZM (orientatiepunten vanuit het landelijk overleg sectorvoorzitters strafrecht) en CBR. Verder is gebruik gemaakt van het “Tarievenhuis” van de Commissie Feiten en Tarieven van het OM en aanvullende informatie van het BVOM hieromtrent.

Het beleidskader wordt weergegeven in een drietal tabellen. De eerste omtrent snelheidsovertredingen, de tweede omtrent het alcohol en verkeer voor ‘ervaren’ bestuurders en de derde omtrent alcohol en verkeer en ‘beginnend’ bestuurders.

Tabel 1-A: Beleidskader snelheidsovertredingen

Sanctie							
Snelheids-overtre-dingen met een over-schrijding van:	WAHV Sanctiebedrag (boete ¹)			Strafrechtelijke sanctie Transactievoorstel (boete ²)			
	Binnen bebouwde kom, Bedrag in €	Buiten bebouwde kom, Bedrag in €	Auto Snel weg, Bedrag in €	Binnen be-bouwde kom, Bedrag in €	Buiten bebouwde kom, Bedrag in €	Auto snelweg, Bedrag in €	OBM4
4 t/m 30 Km/u	Min €19 Max €204	Min €16 Max €192	Min €16 Max €178	nvt	nvt	nvt	nvt
31 tot 40 km/u	Nvt	nvt	Min €188 Max €280 > NB recidive rege-ling ^{3*} (RR)	T: min 240, max 300 E: vast tarief > NB recidive regeling	T: 210-270 E: vast tarief > NB recidive regeling	nvt	nvt
40 tot 50 km/u	Nvt	nvt	nvt	T: 360 - 430 E: vast tarief Nb RR	T: 330-400 E: vast tarief Nb RR	T::v.a 41km: 310-370 Nb RR	Tenzij recidive > NB recidive regeling
50 t/m 69 km/u	Nvt	nvt	nvt	T:510-790 E: vast tarief Nb RR	T:480 -740 E: vast tarief Nb RR	T:440-680 E: vast tarief Nb RR	Nvt Tenzij RR
70 t/m 99 km/u	Nvt	nvt	nvt	T: Nvt E: vast tarief +obm 4 mnd Nb RR	T:nvt E: vast tarief + obm 4mnd Nb RR	T:nvt E: vast tarief+ obm 4 mnd Nb RR	Nvt Tenzij RR
100 km/u of meer	nvt	nvt	nvt	T: Nvt E: tarief 95 tot 100 km/h(1550) + € 180,- per 5 km/h overschrijding + 6 mnd OBM Nb RR	T: nvt E: tarief 95 tot 100 km/h + (1400) € 180,- per 5 km/h overschrijding + 6 mnd OBM Nb RR	T: nvt E: tarief 95 tot 100 km/h (1300) 180 per 5 km/h over-schrijving = 6 mnd OBM Nb RR	6 maanden obm Nb RR

Tabel 1-B: Beleidskader snelheidsovertredingen

	Maatregel		Overig	
	AHV maatregel (voorlopige maatregel)	Strafrechtelijke maatregel	WAHV mulder dwang	Strafrechtelijk
Snelheids-overtredingen met een overschrijding van:		Invordering rijbewijs / Inhouding rijbewijs ⁵		In beslag name auto ⁶
4 t/m 30 Km/u	-Vordering onmiddellijke betaling ^(31 WAHV) -In bewaringstelling voertuig ^{7 *}	Nee / Nee	-gijzeling -Inneming rijbewijs -gijzeling - Buitengebruik stelling voertuig ⁸	Nvt (art 2, lid 1 WAHV)
31 tot 40 km/u	> NB maatregel beginnend bestuurder (mbb)	Nee / Nee	nvt	Bij een overschrijding van de max.snelheid met meer dan 100% en concrete gevaarstelling lbg mogelijk
40 tot 50 km/u	Nb mbb	Nee / Nee	Nvt	idem
50 t/m 69 km/u	Nb mbb	Ja / nee (ja indien recidive)	nvt	idem
70 t/m 99 km/u	Nb mbb	Ja / ja	nvt	Idem
100 km/u of meer	Nb mbb	Ja / ja	nvt	Idem

1 Zie Feitenboekje.

2 Bron: Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

3 Bron: Richtlijn voor strafvordering tarieven en feitomschrijvingen voor misdrijven, overtredingen en gedragingen als bedoeld in de wet administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

4 Idem.

5 Bron: Aanwijzing inzake de invordering van rijbewijzen.

6 Bron: Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten.

7 Bron: Aanwijzing administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

8 Bron: Aanwijzing administratiefrechtelijke handhaving verkeersvoorschriften.

Tabel 2-A: Schema beleidskader Alcohol Art. 8 lid 2 WWV 'ervaren bestuurder'

Sanctie					
Schaal / punten	Uitkomst Adem alcoholgehalte, Ugl ¹	Uitkomst Bloed alcoholgehalte ²	Bedrag in € ³	OBM in maanden ⁴	Taakstraf / Gevangenisstraf ⁵
I / 10	235 - 350	0,54 - 0,80	(T:500) E: 300		
II / 14	355-435	0,81 - 1,00	(T:350) E:420		
III / 18	440 -500	1,01 -1,15	(T:450) E: 500		
IV / 22	505-570	1,16 -1,30	(T:550) E: 650		
V / 26	575-650	1,31 - 1,50	E: 650	6 vw	
VI / 30	655 -715	1,51 -1,65	E: 750	6	
VII / 34	720 - 785	1,66 - 1,80	E: 850	7	
VIII / 38	790 -865	1,81 - 2,00	E: 950	8	
IX / 42	870 -945	2,01 -2,15	E: 1000	9	
X / 46	950 - 1020	2,16 - 2,35	E:1100	10	
XI / 50	1025 -1090	2,36 - 2,50		12	28 uur / 14 dgn
XII / 54	1095 - 1195	2,51 -2,75		15	36 uur / 18 dgn
XIII / 58	1200 en hoger	2,76 en hoger		18	42 uur / 21 dgn
Extra schaal / 62	Extra	Extra		21	48 uur / 24 dgn
Extra schaal /66	Extra	Extra		24	54 uur / 27 dgn
Extra schaal / 70	Extra	Extra		27	60 uur / 30 dgn
42 punten	Weigeren, art. 163 lid 2 WWV		E:1000	9	
Nvt	Rijden terwijl rijbewijs is ingevorderd of tijdens ontzegging, art 9 lid 4 of 7 WWV ⁹				Straf Verhoging met max. 50%

1, 2, 3 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9 + polarisrichtlijnen.

4 Bron: OBM regeling rijden onder invloed (B.O.S).

5 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9 + polarisrichtlijnen.

6 Bron: Aanwijzing inzake invordering van rijbewijzen.

7 Bron: Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten.

8 Bron: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, CBS divisie Vorderingen.

9 Bron: Richtlijn motorvoertuig doen besturen tijdens ontzegging en regeling negeren beslissing

Tabel 2-B: Schema beleidskader Alcohol Art. 8 lid 2 WVV 'ervaren bestuurder'

Schaal / punten	Maatregel			Overig Inbeslagneming voertuig Art 94 WvSV ⁷
	Rij-verbod In uren	Invorderen rijbewijs ⁶ (zie art.164lid2 WVV) / beslissing tot inhouding rijbewijs (zie art. 164 lid 4 WVV)	Mededeling CBR art. 130	
I / 10	1-2	Nee / Nee	Ja, bij recidive binnen 5 jaar (zie: art.130 WVV jo art.5 sub i) invorderen rijbewijs en/of EMA (zie art. 8 lid1sub b RMRG ⁸)	Inbeslagneming voertuig bij recidive of ontbreken onderzoek (door weigering), een ernstig vermoeden bestaat van een zodanig alcoholgehalte of overtreding, art. 163 lid 2, 6 of 8 WVV alcoholgehalte hoger dan 570 mg/l uitgedemde lucht
II / 14	3-4	Nee / Nee	Idem	idem
III / 18	4-5	Nee / Nee	Idem	idem
IV / 22	5-6	Nee / Nee	Idem	idem
V / 26	6-7	Verplicht (zie art.164 lid 2 WVV) / Nee	Ja, ivm EMA (zie artikel 8 lid 1 sub a RMRG)	Inbeslagneming voertuig (zie art. 94 WvSv jo. Art.8 lid 2 sub a of lid 3 sub a WVV of Art 94 WvSV jo art.163 WVV.)
VI / 30	7-8	Verplicht / Nee	Ja, ivm EMA	Idem
VII / 34	8-9	Verplicht / Nee	Ja, ivm EMA	Idem
VIII / 38	9-10	Verplicht / Ja	Ja, ivm onderzoek geschiktheid + (zie art. 131 lid WVV jo art 6 RMRG) + Ivm EMA	Idem
IX / 42	10-12	Verplicht / Ja	Idem	Idem
X / 46	12-13	Verplicht / Ja	Idem	Idem
XI / 50	13-14	Verplicht / ja	Idem	Idem
XII / 54	14-15	Verplicht / Ja	Ja, ivm onderzoek geschiktheid + verplichte invordering rijbewijs (zie art. 130 lid 2 WVV jo art. 5 RMRG)	Idem
XIII / 58	16+	Verplicht / Ja	idem	Idem
Extra schaal / 62		Verplicht		Idem
Extra schaal /66		Verplicht		
Extra schaal / 70		Verplicht		
42 punten	Ja, afhan- kelijk van toe- stand	Verplicht, (zie: art. 164 lid2) / ja, onvoldoende grond om rijbewijs in te houden. Moet ernstig vermoeden bestaan ug/l >785.	Ja, ivm ondergaan EMA (zie art. 8 lid1sub d RMRG*)	Inbeslagneming voertuig art.163 lid 6 WVV
Nvt				Inbeslagneming voertuig bij herhaald plegen binnen 3 jaar

1,2,3 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9 + polarisrichtlijnen.

4 Bron: OBM regeling rijden onder invloed (B.O.S).

5 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9 + polarisrichtlijnen.

6 Bron: Aanwijzing inzake invordering van rijbewijzen.

7 Bron: Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten.

8 Bron: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, CBS divisie Vorderingen.

9 Bron: Richtlijn motorvoertuig doen besturen tijdens ontzegging en regeling negeren beslissing.

Tabel 3-A Schema beleidskader Alcohol Art. 8 lid 3-4 WVV 'beginnend bestuurder'

Schaal / punten	Uitkomst Ademalcohol gehalte, Ugl ¹	Uitkomst Bloedalcohol -gehalte	sanctie Bedrag in € ²	OBM in maanden ³	Straf Taakstraf / gevangenisstraf ⁴	Rijverbod In uren
I / 10	95-350	0.22-0.80	(T:250) ⁷ E: 300			1 - 4
II / 14	355-435	0.81-1.00	E: 350	6 vv		5 -6
III / 18	440-500	1.01-1.15	E: 450	6 vv		6 -7
IV / 22	505-570	1.16-1.30	E: 550	6 vv		7 -8
V / 26	575-650	1.31-1.50	E: 650	6		8 -9
VI / 30	655-715	1.51-1.65	E: 750	6		9-10
VII / 34	720-785	1.66-1.80	E: 850	7		10- 11
VIII / 38	790-865	1.81-2.00	E: 950	8		11 -12
IX / 42	870-945	2.01-2.15	E: 1000	9		12-14
X / 46	950-1020	2.16-2.35	E:1100	10		14-15
XI / 50	1025-1090	2.36-2.50		12	28 uur/14dgn	15-16
XII / 54	1095-1195	2.51-2.75		15	36 uur/18dgn	16-17
XIII / 58	1200<	>2.76		18	42 uur/21dgn	18+
Extra schaal / 62				21	48 uur/24dgn	
Extra schaal / 66				24	54 uur/27dgn	
Extra schaal / 70				27	60 uur/30dgn	
nvt	Weigeren ,art. 163 lid 2 WVV Rijden terwijl rijbewijs is ingevorderd of ontzegd, art 9 WVV		E: 1000	9	Straf Verhoging met max. 50%	Ja, afhankelijk van toestand

- 1 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9
- 2 Bron: LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting, blz 6-9 + Polarisrichtlijn
- 3 Bron: OBM regeling rijden onder invloed (B.O.S)
- 4 Bron: Polarisrichtlijn + LOVS, 2 januari 2008 oriëntatiepunten straftoemeting
- 5 Bron: Aanwijzing inzake invordering van rijbewijzen
- 6 Bron: Aanwijzing inbeslagneming bij verkeersdelicten
- 7 Bron: Dit bedrag zou kan ter zitting worden opgelegd bij nalatigheid in de betaling van de transactie (bron: LOVS, 2 januari 2008)
- 8 Bron: Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid, CBS divisie Vorderingen
- 9 Bron: Richtlijn motorvoertuig doen besturen tijdens ontzegging en regeling negeren beslissing

Tabel 3-A Schema beleidskader Alcohol Art. 8 lid 3-4 WvW 'beginnend bestuurder'

Schaal / punten	maatregel Invorderen rijbewijs/ beslissing tot inhouding rijbewijs ⁵ (zie art. 164 lid 4 WvW)	Overig Inbeslagneming voertuig Art 94 WvSV ⁶
I / 10	Nee / Nee	Inbeslagneming voertuig bij recidive of ontbreken onderzoek (door weigering) , een ernstig vermoeden bestaat van een zodanig alcoholgehalte of overtreding, art. 163 lid 2, 6 of 8 WvW. Alcoholpercentage hoger dan 350 mg/l uitgeademde lucht
II / 14	Verplicht (zie: art.164 lid 2 sub b WvW) / Nee	Inbeslagneming voertuig (zie: art 94WVSV jo. Art.8 lid3 sub a &b WvW)
III / 18	Verplicht / Nee	Idem
IV / 22	Verplicht / Nee	Idem
V / 26	Verplicht / Ja	idem
VI / 30	Verplicht / Ja	Idem
VII / 34	Verplicht / Ja	Idem
VIII / 38	Verplicht / Ja	idem
IX / 42	Verplicht / Ja	Idem
X / 46	Verplicht / Ja	Idem
XI / 50	Verplicht / Ja	idem
XII / 54	Verplicht / Ja	Idem
XIII / 58	Verplicht / Ja	Idem
Extra schaal / 62		
Extra schaal / 66		
Extra schaal / 70	Verplicht, (zie: art. 164 lid2) / ja, onvoldoende grond om rijbewijs in te houden. Moet ernstig vermoeden bestaan ug/l >570	Inbeslagneming voertuig (zie: art.163 lid 6 WvW)
nvt	nvt	Inbeslagneming voertuig Bij herhaald plegen binnen 3 jaar

Opmerkingen:

- T: door OM aangeboden transactie, OM kan in gevallen waarin alleen een geldboete is voorgeschreven een transactie aanbieden. Bij nalatigheid van de betaling van de aan-geboden transactie wordt bedrag ' E' aangehouden.
- E: Eis ter zitting
- Schema is alleen van toepassing op beginnend bestuurders van motorvoertuigen categorie 1.

Toekenning extra punten:

Soort voertuig: Vrachtauto/trekker, al dan niet met aanhanger/oplegger, of een autobus	+ 4 punten
Rijgedrag: Sprake van roekeloos of zeer onvoorzichtig verkeersgedrag.	+ 4 punten
Verdachte is (mede)schuldig aan verkeersongeval met voor derden meer dan geringe materiële schade en/of letsel van enige betekenis ; (geen aparte strafvervolgning ex art.6 WvW 1994	+ 4 punten + dagvaarden
Recidive bij rijden onder invloed 1 maal	+ 4 punten
Recidive bij rijden onder invloed meermalen	+ 4 punten + dagvaarden

3 *Beeld van praktijk verkeershandhaving: uitvoering, samenwerking*

De praktijk van de verkeershandhaving komt in dit hoofdstuk op twee manieren aan de orde, een kwantitatief deel dat zich richt op de beschrijving van de feitelijke omstandigheden, welke overtredingen worden begaan en welke sancties worden daartegen opgelegd. En een kwalitatief deel dat tot stand is gekomen op basis van interviews met vertegenwoordigers van politie en justitie.

3.1. *Kwantitatief deel van praktijk van de sanctionering*

3.1.1. *CJIB data*

Snelheid

In 2006 zijn door het CJIB meer dan 8 miljoen boetes uitgeschreven voor een overschrijding van de maximumsnelheid. In deze paragraaf laten we per politieregio het aantal snelheidsovertredingen zien, maar ook het aantal overtredingen afgezet tegen het aantal inwoners. Daarnaast laten we zien op welke soort wegen de overtredingen voornamelijk plaatsvinden (snelweg, provinciale weg, binnen bebouwde kom). Daarbij geven we ook weer wat de gemiddelde overschrijding van de maximumsnelheid is.

In tabel 1 is het aantal snelheidsovertredingen per politieregio te zien.

Het KLPD heeft absoluut gezien de meeste overtredingen geconstateerd in 2006, dit is inclusief de trajectcontrolesystemen (in 2006 1.811.190 beschikkingen en 6.600 transacties). Hierna volgen de politieregio's Amsterdam Amstelland en Haaglanden. De politie Zaanstreek Waterland heeft het kleinste aantal overtredingen geconstateerd.

Tabel 1: snelheidsovertredingen per politieregio (bron: CJIB + CBS)

<i>Snelheid 2006</i>	
Korps Landelijke Politie Diensten	2.606.219
Politie Amsterdam Amstelland	722.830
Politie Haaglanden	375.687
Politie Regio Utrecht	287.561
Politie Drenthe	286.531

Tabel 1: snelheidsovertredingen per politieregio (bron: CJIB + CBS)

<i>Snelheid 2006</i>	
Politie Hollands Midden	282.850
Politie Limburg-Zuid	276.919
Politie Rotterdam Rijnmond	263.624
Politie Zeeland	256.225
Politie Gelderland Zuid	250.190
Politie Limburg-Noord	246.904
Politie Groningen	242.120
Politie Midden en West Brabant	240.134
Politie Noord- en Oost Gelderland	211.688
Politie IJsselland	197.255
Politie Zuid-Holland-Zuid	191.857
Politie Noord Holland Noord	181.068
Politie Twente	174.191
Politie Gelderland Midden	171.968
Politie Flevoland	166.286
Politie Brabant Noord	161.682
Politie Kennemerland	161.337
Politie Friesland	158.398
Politie Brabant Zuid Oost	155.395
Politie Gooi en Vechtstreek	121.835
Politie Zaanstreek- Waterland	98.621
Totaal	8.489.375

In tabel 2 is het relatieve aantal snelheidsovertredingen te zien. In deze tabel is het aantal overtredingen uit tabel 1 afgezet tegen het aantal inwoners van de desbetreffende politieregio. Omdat het KLPD over het hele land verspreid actief is op de snelwegen, wordt deze hier buiten beschouwing gelaten.

Tabel 2 laat een ander beeld zien dan tabel 1. Amsterdam Amstelland staat ook hier bovenaan maar nu gevolgd door Zeeland en Drenthe. Rotterdam- Rijnmond en Brabant Zuid Oost hebben het laagste aantal snelheidsovertredingen per inwoner.

Tabel 2: snelheidsovertredingen per inwoner 2006 (bron: CJIB + CBS)

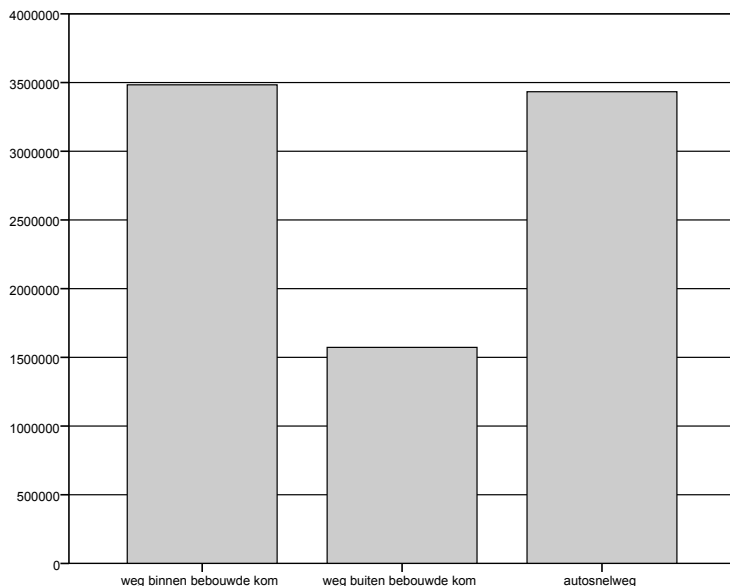
	overtredingen	inwoners	ratio
PL13 Amsterdam Amstelland	722.830	910.751	0,79
PL19 Zeeland	256.225	380.497	0,67
PL03 Drenthe	286.531	486.197	0,59
PL14 Gooi en Vechtstreek	121.835	241.947	0,50
PL23 Limburg Noord	246.904	512.963	0,48
PL08 Gelderland Zuid	250.190	527.791	0,47
PL24 Limburg Zuid	276.919	614.842	0,45
PL25 Flevoland	166.286	374.424	0,44

Tabel 2: snelheidsovertredingen per inwoner 2006 (bron: CJIB + CBS)

	overtredingen	inwoners	ratio
PL01 Groningen	242.120	573.614	0,42
PL18 Zuid Holland Zuid	191.857	476.826	0,40
PL04 IJsselland	197.255	498.151	0,40
PL15 Haaglanden	375.687	991.991	0,38
PL16 Hollands Midden	282.850	755.940	0,37
PL12 Kennemerland	161.337	509.554	0,32
PL11 Zaanstreek Waterland	98.621	315.196	0,31
PL10 Noord Holland Noord	181.068	635.622	0,28
PL05 Twente	174.191	618.223	0,28
PL07 Gelderland Midden	171.968	644.809	0,27
PL06 Noord en Oost Gelderland	211.688	806.459	0,26
PL21 Brabant Noord	161.682	629.598	0,26
PL02 Friesland	158.398	642.209	0,25
PL09 Utrecht	287.561	1.190.604	0,24
PL20 Midden en West Brabant	240.134	1.061.311	0,23
PL17 Rotterdam Rijnmond	263.624	1.230.340	0,21
PL22 Brabant Zuid Oost	155.395	728.133	0,21

Soorten wegen

In totaal vinden de meeste snelheidsovertredingen plaats op autosnelwegen en wegen binnen de bebouwde kom (bijna drieënhalf miljoen op elk van deze soort wegen). De overtredingen op de autosnelwegen worden vooral door het KLPD geconstateerd (ruim tweeënhalf miljoen = 75% van het totaal op autosnelwegen in 2006).



Figuur 1 Aantal overtredingen naar wegtype

De andere politieregio's constateren de meeste overtredingen binnen de bebouwde kom (max. 30 of 50 km/u). Alleen de regio's Flevoland, Zeeland, Hollands Midden en Friesland constateren de meeste overtredingen op provinciale wegen (max. 80).

De gemiddelde overschrijding van de limiet op auto(snel)wegen bedraagt 18 km/u. Op provinciale wegen is dit 10 km/u en binnen de bebouwde kom 9 km/u.

In bijlage 1 is een overzicht te zien van het aantal overtredingen per politieregio per soort weg met gemiddelde overschrijding.

Alcohol

In tabel 3 is te zien hoeveel alcoholovertredingen van artikel 8 van de wegenverkeerswet (WVW1994) in 2006 en 2007 per politieregio geconstateerd zijn. Het gaat hierbij om de 'lichtere' alcoholovertredingen die door het CJIB worden afgehandeld, de overige alcoholovertredingen komen hierna bij de bespreking van de OM data aan de orde. In tabel 4 is te zien om hoeveel overtredingen per inwoner het in 2006 gaat. In absolute aantallen worden de meeste alcoholovertredingen geconstateerd in de regio's Rotterdam, Haaglanden en Utrecht. Relatief gezien komen de meeste overtredingen voor in de regio's Haaglanden, Kennemerland en Gooi- en Vechtstreek. Over Friesland zijn in 2006 geen gegevens bekend.

Tabel 3: Rijden onder invloed per politieregio (bron: CJIB)

Regio	2006	2007
Politie Rotterdam Rijnmond	3.767	4.073
Politie Haaglanden	3.693	2.997
Politie Regio Utrecht	2.099	2.263
Politie Kennemerland	1.883	1.856
Politie Hollands-Midden	1.262	1.360
Politie Amsterdam-Amstelland	1.431	1.341
Politie Noord- en Oost-Gelderland	1.024	1.027
Politie Noord-Holland-Noord	1.111	984
Politie Gooi- en Vechtstreek	837	933
Politie Midden- en West-Brabant	841	900
Politie Gelderland-Zuid	805	791
Politie Zuid-Holland-Zuid	727	781
Politie Gelderland-Midden	780	772
Politie Zeeland	1.091	772
Politie Zaanstreek- Waterland	837	705
Politie Groningen	627	697
Politie Twente	770	640
Politie IJsselland	592	604
Politie Brabant Noord	541	586
Politie Limburg-Zuid	549	561
Politie Limburg-Noord	561	511
Korps Landelijke Politie Diensten	606	471
Politie Flevoland	504	444
Politie Friesland		369
Politie Brabant- Zuidoost	712	337
Politie Drenthe	342	325
Koninklijke Marechaussee	298	228
Totaal	28.292	27.337

Tabel 4 overtredingen rijden onder invloed per inwoner 2006

Regio	overtredingen	inwoners	ratio
PL15 Haaglanden	3.693	991.991	0,0037
PL12 Kennemerland	1.883	509.554	0,0037
PL14 Gooi en Vechtstreek	837	241.947	0,0035
PL17 Rotterdam Rijnmond	3.767	1.230.340	0,0031
PL19 Zeeland	1.091	380.497	0,0029
PL11 Zaanstreek Waterland	837	315.196	0,0027
PL09 Utrecht	2.099	1.190.604	0,0018
PL10 Noord Holland Noord	1.111	635.622	0,0017
PL16 Hollands Midden	1.262	755.940	0,0017
PL13 Amsterdam Amstelland	1.431	910.751	0,0016

Tabel 4 overtredingen rijden onder invloed per inwoner 2006

Regio	overtredingen	inwoners	ratio
PL08 Gelderland Zuid	805	527.791	0,0015
PL18 Zuid Holland Zuid	727	476.826	0,0015
PL25 Flevoland	504	374.424	0,0013
PL06 Noord en Oost Gelderland	1.024	806.459	0,0013
PL05 Twente	770	618.223	0,0012
PL07 Gelderland Midden	780	644.809	0,0012
PL04 IJsselmeer	592	498.151	0,0012
PL23 Limburg Noord	561	512.963	0,0011
PL01 Groningen	627	573.614	0,0011
PL22 Brabant Zuid Oost	712	728.133	0,0010
PL24 Limburg Zuid	549	614.842	0,0009
PL21 Brabant Noord	541	629.598	0,0009
PL20 Midden en West Brabant	841	1.061.311	0,0008
PL03 Drenthe	342	486.197	0,0007
PL02 Friesland		642.209	

3.1.2. OM data

Frequenties

Om een overzicht te geven van alle snelheids- en alcoholovertredingen per regio zijn de overtredingen ingedeeld in de categorieën zwaar, middel en licht. Deze indeling is vanwege praktische redenen gekozen en dient om de presentatie van de data iets meer diepgang te geven. Omdat er geen Mulderfeiten in deze aantallen zijn opgenomen moet de term 'licht' relatief worden opgevat, aangezien het hier alleen om de 'zwaardere' overtredingen gaat. De term 'licht' geldt dus ten opzichte van alle overtredingen die door het OM en de ZM worden afgehandeld. De termen 'zwaar', 'middel' en 'licht' zijn als volgt gedefinieerd:

- Snelheid binnen bebouwde kom
 - licht: 31- 40 km te hard (geldboete 240-300)
 - middel: 41- 69 km te hard (hogere geldboete 360-790)
 - zwaar: >70 km te hard (OBM)
- Snelheid (auto)weg buiten bebouwde kom
 - licht: 31-40 km te hard (geldboete 210-270)
 - middel: 41- 69 km te hard (330-740)
 - zwaar: >70 km te hard (OBM)
- Snelheid autosnelweg
 - licht: 31-50 km te hard (310-370)
 - middel: 51-69 km te hard (440-680)
 - zwaar: >70 km te hard (OBM)
- Alcohol beginnend bestuurder
 - licht: 95-350 Ugl (alleen geldboete)/ bloed: 0.22-0.80
 - middel: 350- 575 Ugl (ook invorderen)/ 0.81-1.30
 - zwaar: >575 Ugl (inhouden rijbewijs en OBM als eis)/ >1.30

- Alcohol ervaren bestuurder
 - licht: 235- 440 (alleen geldboete)/ 0.54- 1.00
 - middel: 440- 655 (ook invorderen)/ 1.00- 1.50
 - zwaar: >655 (ook EMA, inhouden rijbewijs en OBM als eis)/ >1.5
- Overig alcohol
 - licht: overig algemeen
 - zwaar: overig ernstig (ROI ongeluk met dodelijke afloop of zwaar letsel)

In bijlage 1 zijn tabellen opgenomen waarbij de politieregio's gesorteerd zijn op output aan relatief aantal zware en lichte delicten. De regio's Zaanstreek-Waterland, Zuid Holland Zuid en Midden en West Brabant komen relatief gezien het meest in aanraking met zware snelheidsdelicten. De regio's Twente, IJsseland en Limburg Zuid komen het meest in aanraking met zware alcoholdelicten.

Afdoening

In de volgende tabellen wordt steeds de verhouding weergegeven tussen de soort afdoening van de verschillende partijen, waarbij steeds de zwaarte van het delict ook wordt getoond.

In alle tabellen staat de N (aantal) genoemd op basis waarvan de percentages zijn berekend. In sommige gevallen zijn deze aantallen zeer gering, in andere tabellen is de N zeer hoog.

<i>Snelheid</i>			
	zwaar % (n=1451)	middel % (n= 11575)	licht % (n= 13218)
OM afgedaan	11	53	32
ZM afgedaan	82	42	61
gedagvaard	6	4	7
onafgedaan	1	1	1
Totaal	100%	100%	100%

Van het totaal aantal snelheidszaken wordt ruim 40% afgedaan door het OM en bijna 54% door de ZM. Het blijkt dat de ZM meer zwaardere en lichtere zaken afdoet en dat het OM meer middelzware zaken afdoet.

OM afdoening

OM snelheid	zwaar % (n=159)	middel % (n=6211)	licht % (n=4195)
Overdracht (van de zaak aan ander parket)	12	1	1
Onvoorwaardelijke sepot	64	12	19
Transactie	16	85	77
Voeging van de zaak bij een andere zaak	8	2	3
Voorwaardelijke sepot	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

ZM afdoening

ZM snelheid	zwaar % (n= 201)	middel % (n=4821)	licht % (n=8024)
Dagvaarding nietig verklaard	1	1	1
OM niet ontvankelijk	0	0	0,5
Ontslag van rechtsvervolging	0	0	0
Rechter niet bevoegd	0	0	0
Schuldigverklaring met oplegging van straf	97	96	96
Schuldigverklaring zonder oplegging van straf	0	0	0
Terzitting gevoegd met een andere zaak	0	0	0
Vrijspraak	2	3	3
Totaal	100%	100%	100%

Alcohol

	zwaar % (n=1967)	middel % (n=15335)	licht % (n=15780)
OM afgedaan	9	18	52
ZM afgedaan	87	79	43
Gedagvaard	3	2,5	4
Onafgedaan	1	0,5	1
Totaal	100%	100%	100%

Van de alcoholzaken wordt bijna 34% afgedaan door het OM en 63% door de ZM. De lichtere zaken worden iets vaker door het OM afgedaan, de middelzware en zware zaken worden veel vaker door de ZM afgedaan.

OM afdoening

OM alcohol	zwaar % (n=169)	middel % (n=2702)	licht % (n=8253)
Overdracht (van de zaak aan ander parket)	10	4	2
Onvoorwaardelijke sepot	36	14	7
Transactie	25	74	87
Voeging van de zaak bij een andere zaak	29	9	4
Voorwaardelijke sepot	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

ZM afdoening

ZM alcohol	zwaar % (n=1722)	middel % (n=12239)	licht % (n=6843)
Dagvaarding nietig verklaard	0	0,5	1,5
OM niet ontvankelijk	0	0	0
Ontslag van rechtsvervolging	0	0	0
Rechter niet bevoegd	0	0	0
Schuldigverklaring met oplegging van straf	96	97	93
Schuldigverklaring zonder oplegging van straf	0	0	0
Terzitting gevoegd met een andere zaak	2	2	3
Vrijspraak	2	1	2
Totaal	100%	100%	100%

Straffen

De volgende straffen worden uitgesplitst naar zwaarte van het delict, door de rechter en het OM opgelegd, soms in combinatie. Transacties worden door het OM opgelegd, dit zijn in 99,5% van de gevallen geldboetes, 0,4% betreft een werkstraf en in een heel enkel geval wordt een geldboete gecombineerd met bijvoorbeeld een leerproject, een leerstraf of een taakstraf.

Transactie: Snelheid

	N=26	N=5257	N=3212
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	0	1	52
201- 400	0	47	48
401- 600	31	46	0
601- 800	50	6	0
801- 1000	19	0	0
> 1000	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Transactie: Alcohol

	N=35	N=1960	N=7132
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	29	17	13
201- 400	57	29	86
401- 600	11	47	1
601- 800	3	5	0
801- 1000	0	1	0
> 1000	0	1	0
Totaal	100%	100%	100%

Boete: Snelheid

	N=1200	N=4812	N=8011
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	4	8	18
201- 400	5	45	79
401- 600	10	35	3
601- 800	39	9	0
801- 1000	27	2	0
> 1000	16	1	0
Totaal	100%	100%	100%

Boete: Alcohol

	N=1721	N=12234	N=6837
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	17	14	20
201- 400	29	19	62
401- 600	20	32	9
601- 800	26	21	4
801- 1000	8	11	4
> 1000	2	4	1
Totaal	100%	100%	100%

Boete voorwaardelijk: Snelheid

	N=87	N=170	N=166
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	8	47	75
201- 400	46	42	25
401- 600	30	9	0
601- 800	8	2	0
801- 1000	7	0	0
> 1000	1	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Boete voorwaardelijk: Alcohol

	N=91	N=628	N=242
in Euro	zwaar %	middel %	licht %
< 200,-	14	18	34
201- 400	55	52	45
401- 600	21	21	16
601- 800	8	6	3
801- 1000	2	2	2
> 1000	0	1	0
Totaal	100%	100%	100%

Dagen vrijheidsstraf: Snelheid

	N=2	N=4	N=9
aantal dagen	zwaar %	middel %	licht %
< 30 dagen	100	100	100
31- 60 dagen	0	0	0
61- 90 dagen	0	0	0
91-120 dagen	0	0	0
> 120 dagen	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Dag vrijheidsstraf: Alcohol

	N=43	N=204	N=66
aantal dagen	zwaar %	middel %	licht %
< 30 dagen	88	97	97
31- 60 dagen	2	3	2
61- 90 dagen	2	0	2
91-120 dagen	2	0	0
> 120 dagen	5	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Dagen voorwaardelijke vrijheidsstraf: Snelheid

	N=1	N=3	N=5
aantal dagen vw	zwaar %	middel %	licht %
< 30 dagen	100	33	60
31- 60 dagen	0	0	0
61- 90 dagen	0	0	0
91-120 dagen	0	67	40
> 120 dagen	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Dagen voorwaardelijke vrijheidsstraf: Alcohol

	N=34	N=168	N=54
aantal dagen vw	zwaar %	middel %	licht %
< 30 dagen	50	94	87
31- 60 dagen	3	3	6
61- 90 dagen	12	2	6
91-120 dagen	6	0	0
> 120 dagen	29	1	2
Totaal	100%	100%	100%

Uren werkstraf: Snelheid			
	N = 5	N = 11	N = 9
uren	zwaar %	middel %	licht %
< 24 uur	20	82	67
25- 48 uur	60	18	22
49- 72 uur	20	0	11
> 72 uur	0	0	0
Totaal	100%	100%	100%

Uren werkstraf: Alcohol			
	N = 160	N = 1045	N = 268
uren	zwaar %	middel %	licht %
< 24 uur	13	16	23
25- 48 uur	45	66	58
49- 72 uur	14	13	13
> 72 uur	29	5	6
Totaal	100%	100%	100%

Uren werkstraf voorwaardelijk snelheid komt niet voor

Uren werkstraf voorwaardelijk: Alcohol			
	N = 7	N = 37	N = 14
uren vw	zwaar %	middel %	licht %
< 24 uur	43	30	50
25- 48 uur	29	57	43
49- 72 uur	14	5	7
> 72 uur	14	8	0
Totaal	100%	100%	100%

Op basis van de verdelingen in bovenstaande tabellen lijkt het er op dat de middelzware zaken zwaarder bestraft worden dan de lichte zaken en dat de zware zaken zwaarder bestraft worden dan de middelzware zaken. 83% van de alcoholdelicten werd bestraft met een boete, 1% met een vrijheidsstraf en bijna 5% met een werk- of een leerstraf. Daarnaast kreeg 44% van de verdachten van alcoholzaken een tijdelijke ontzegging van de rijbevoegdheid.

3% van de alcoholzaken werd geseponeerd en 1% van de verdachten van alcoholzaken werd vrijgesproken.

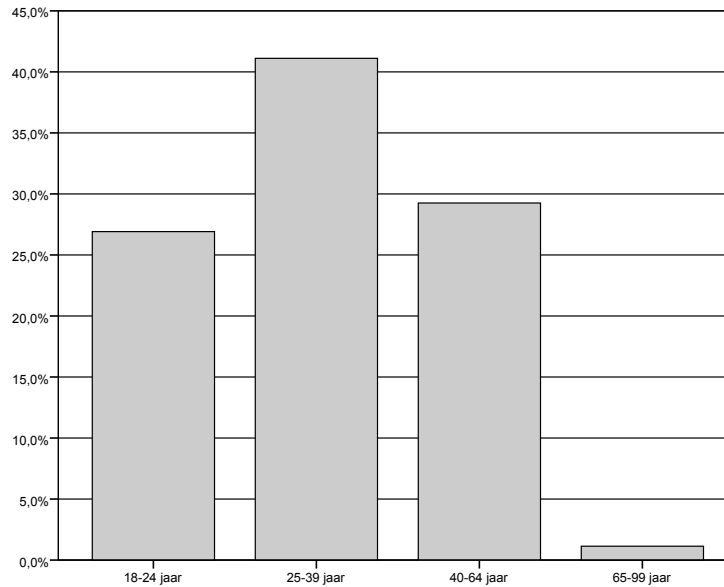
Ook 83% van de snelheidszaken werd afgedaan met een boete, 0,03% met een vrijheidsstraf en 0,1% met een werkstraf. Daarnaast kreeg ruim 19% een tijdelijke ontzegging van de rijbevoegdheid.

Ruim 6% van de snelheidszaken werd geseponeerd en 2% van de verdachten van snelheidszaken werd vrijgesproken.

Overtreeders

Als laatste wordt hieronder nog ingegaan op de leeftijd en herkomst van de overtreeders. Het totaal van de overtreeders wordt getoond, vervolgens de overtreeders, onderverdeeld naar delicten met betrekking tot snelheid en alcohol.

Algemeen



Figuur 2 Leeftijd van de overtreeders (N=59.327)

Slechts 1% van de zaken betrof een zaak waarbij de overtreder 65 jaar of ouder was. Dit duidt erop dat ouderen nauwelijks zwaardere overtredingen op het gebied van snelheid en alcohol in het verkeer begaan.

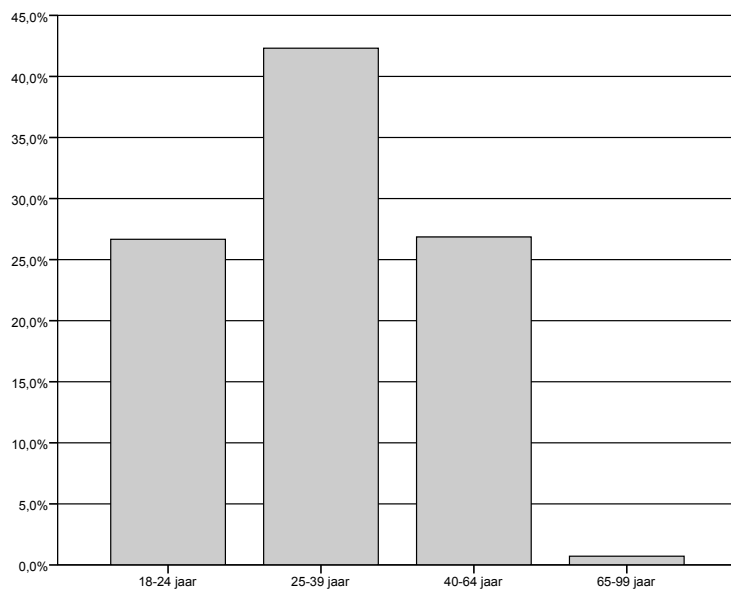
Tabel 4 Herkomst overtreeders naar politieregio

Regio	N	%
Rotterdam Rijnmond	5.634	10,2
Haaglanden	4.538	8,2
Amsterdam Amstelland	3.740	6,8
Utrecht	3.726	6,8
Friesland	2.811	5,1
Midden en West Brabant	2.436	4,4
Brabant Zuid Oost	2.145	3,9
Groningen	2.089	3,8
Kennemerland	2.050	3,7

Tabel 4 Herkomst overtreeders naar politieregio

Regio	N	%
Noord en Oost Gelderland	2.045	3,7
Flevoland	2.021	3,7
Hollands Midden	2.008	3,6
Brabant Noord	1.997	3,6
IJsselland	1.816	3,3
Noord Holland Noord	1.787	3,2
Gelderland Midden	1.771	3,2
Drenthe	1.716	3,1
Gelderland Zuid	1.686	3,1
Twente	1.626	3,0
Zuid Holland Zuid	1.600	2,9
Limburg Zuid	1.308	2,4
Zeeland	1.246	2,3
Limburg Noord	1.193	2,2
Gooi- en vechtstreek	1.068	1,9
Zaanstreek Waterland	994	1,8
Totaal	55.051	100%

Snelheid

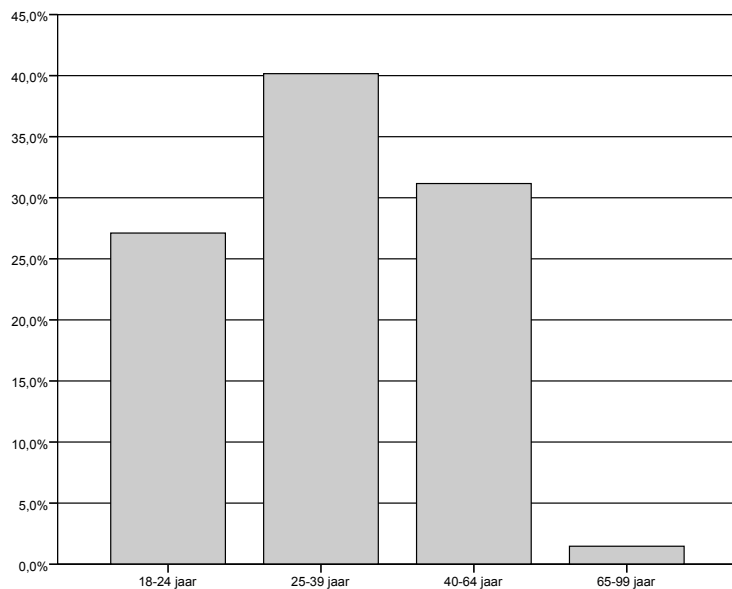


Figuur 3: Leeftijd van snelheidsovertreders (N=26.244)

Tabel 5 Herkomst van de snelheidsovertreders naar politieregio

Regio	N	%
Rotterdam Rijnmond	1.830	7,6
Amsterdam Amstelland	1.638	6,8
Utrecht	1.539	6,4
Haaglanden	1.490	6,2
Groningen	1.220	5,0
Flevoland	1.186	4,9
Drenthe	1.173	4,9
Midden en West Brabant	1.164	4,8
Friesland	1.159	4,8
IJsselland	1.109	4,6
Noord en Oost Gelderland	972	4,0
Brabant Noord	944	3,9
Brabant Zuid Oost	865	3,6
Gelderland Midden	852	3,5
Noord Holland Noord	846	3,5
Kennemerland	840	3,5
Gelderland Zuid	793	3,3
Hollands Midden	745	3,1
Twente	734	3,0
Zuid Holland Zuid	610	2,5
Limburg Noord	605	2,5
Limburg Zuid	531	2,2
Gooi- en vechtstreek	450	1,9
Zeeland	441	1,8
Zaanstreek Waterland	427	1,8
Totaal	24.163	100%

Alcohol



Figuur 4 Leeftijd alcoholovertridders (N=33.082)

Tabel 6 Herkomst alcoholovertridders naar politieregio

Regio	N	%
Rotterdam Rijnmond	3.804	12,3
Haaglanden	3.048	9,9
Utrecht	2.187	7,1
Amsterdam Amstelland	2.102	6,8
Friesland	1.651	5,3
Brabant Zuid Oost	1.280	4,1
Midden en West Brabant	1.272	4,1
Hollands Midden	1.263	4,1
Kennemerland	1.210	3,9
Noord en Oost Gelderland	1.073	3,5
Brabant Noord	1.053	3,4
Zuid Holland Zuid	990	3,2
Noord Holland Noord	941	3,0
Gelderland Midden	919	3,0
Gelderland Zuid	893	2,9
Twente	892	2,9
Groningen	869	2,8

Tabel 6 Herkomst alcoholovertreders naar politieregio

Regio	N	%
Flevoland	835	2,7
Zeeland	805	2,6
Limburg Zuid	777	2,5
IJsselland	707	2,3
Gooi- en vechtstreek	618	2,0
Limburg Noord	588	1,9
Zaanstreek Waterland	567	1,8
Drenthe	543	1,8
Totaal	30.887	100%

3.2. *Kwalitatief deel van praktijk van de sanctionering*

Voor dit onderdeel zijn vijftien personen geïnterviewd afkomstig van de volgende organisaties:

- PaG
- OM Utrecht
- OM Breda
- OM Den Haag
- KLPD
- CVOM
- Politie Haaglanden
- Politie Midden en West Brabant
- Politie Flevoland
- Politie Utrecht
- CBR

In de tekst wordt de mening van de respondenten over de verschillende onderwerpen zo precies mogelijk weergegeven. Het gaat hierbij om meningen en visies die niet altijd conform de werkelijkheid hoeven te zijn.

1. Aanbod verkeersovertredingen/zaaksaanbod OM

De handhaving is de afgelopen decennia steeds professioneler en effectiever geworden (inzet handhavingsteams, specifieke en gerichte snelheidsprojecten, de WAHV). De opsporingsmogelijkheden en -activiteiten zijn sterk toegenomen en vernieuwd (ademanalyse, lasergun, trajectcontrole). Het aantal septs is gedaald, de verwerkingscapaciteit (CVOM en CJIB) is toegenomen en de wetgeving is uitgekristalliseerd en uitgebreid. Ook is het beleid van het OM strenger geworden door wetswijzigingen waarbij de invorderingsmogelijkheden van het rijbewijs zijn geïntroduceerd, ook vindt bij herhaling indexering van boetetarieven plaats (hogere boetes, snellere inname rijbewijs). De ZM volgt dit beleid in grote lijnen en komt zelf met oriëntatiepunten als afgeleide van de richtlijnen van het OM.

De respondenten (OM) hebben op basis van hun praktijkervaring de indruk dat dit heeft geleid tot een betere naleving en een hogere verkeersveiligheid. Een bepaald niveau van handhaving (drem-pel) blijft evenwel noodzakelijk als prikkel tot naleving. Bij alcohol (vooral) en snelheid blijft er in het beeld van de respondenten echter wel sprake van een hoge recidive: er is sprake van een groep hardnekkige recidivisten. Deze groep blijkt ook niet erg gevoelig voor de EMA of de OBM, aldus respondenten (OM).

De respondenten (OM, Politie) signaleren geen (duidelijke) trends. Het aanbod blijft onverminderd hoog. Wel is er toename te constateren van Midden- en Oost-Europeanen die rijden onder invloed. Ook is er een toename van alcoholzaken van beginnend bestuurders. Op beleidsmatig niveau is sprake van een intensivering van de bestuursrechtelijke afdoening (bijvoorbeeld EMA). Een respondent (politie) signaleert een afname van rijden onder invloed.

2. Afhandeling verkeersovertredingen/zaaksbeoordeling

Voor de verkeershandhavingsteams en het KLPD ligt de prioriteit bij de zogenoemde HELMGRAS-feiten (helmdraagplicht, gordeldraagplicht, door rood licht rijden, rijden onder invloed van alcohol, snelheidsovertredingen) en handheld bellen. Daarnaast wordt ingezet op bijzondere controles bij evenementen en horeca. Het KLPD kijkt ook naar transport- en milieuovertredingen. Voorop staat de combinatie infrastructurele maatregelen (weginrichting), voorlichting (campagnes) en handhaving (in die volgorde). Doel van de verkeershandhaving is bevordering van de verkeersveiligheid, de bescherming van het milieu en de bevordering van de doorstroming van het verkeer. Tegelijkertijd geven respondenten (OM, politie) aan dat verkeershandhaving niet hoog op de agenda van hun organisatie staat, terwijl het in de veiligheidsbeleving van de burger wel een relevant punt is.

Voor de politie staat het generaalpreventieve effect van handhavingacties voorop. De politie treedt zichtbaar en merkbaar actief op, het kondigt zijn acties vooraf aan en doet achteraf verslag, bijvoorbeeld in de vorm van een persbericht. Een en ander moet bijdragen aan een hoge (subjectieve) pakkans.

Er zijn verkeershandhavingsteams (VHT) van de politie in het leven geroepen om de objectieve verkeersveiligheid te bevorderen. Deze teams worden begeleid door een stuurgroep bestaande uit politie, het arrondissementsparket, het BVOM en de wegbeheerder (en soms het ROV) die de kaders en prioriteiten stelt. Doorgaans gaat het om de HELMGRAS-feiten. De inzet vindt plaats op basis van objectieve gegevens omtrent de verkeersveiligheid (waaronder ongevalsanalyses en overtredingsgegevens), afkomstig van de wegbeheerder, het BVOM, het CJIB en de politie. Het OM bepaalt de inzet van opsporingsmethoden, de politie organiseert de teams en heeft de dagelijkse leiding samen met het arrondissementsparket. In de praktijk ligt het zwaartepunt van de organisatie en inzet van methoden bij de politie. Het BVOM financiert het geheel en ondersteunt de teams met voortgangsrapportages over inzet en output en stuurt mee in de stuurgroep. In een convenant is de inzet en het aantal en soort zaken vastgelegd (een taakstelling). Deze teams zijn vrijgesteld voor verkeershandhaving en werken programmatisch. De politiemedewerkers van het team zijn Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA) die bevoegd zijn voor een beperkt aantal verkeersfeiten. Daarnaast doen volledig bevoegde reguliere (lokale) politiefunctionarissen mee die doorgaans optreden ter staandehouding.

Daarnaast is er binnen de verkeershandhavingsteams ook aandacht voor de subjectieve verkeersveiligheid. Soms vormen zij een onderdeel van eerdergenoemde teams. Het gaat hierbij vaak om de

zogenoemde 30 of 60 km-gebieden en wegen nabij scholen. Het OM werkt hier ook samen met de politie en de wegbeheerder. De voortgang wordt met behulp van buurtenquêtes gemeten op basis van nul- en effectmetingen. Het BVOM ondersteunt ook hierbij. De inzet van deze teams is ingebed in een pakket aan maatregelen in de sfeer van de infrastructuur en voorlichting (de beleidstheorie). Vaak zijn dit regionale verkeersveiligheidsprogramma's. De hoofdregel is dat handhaving pas wordt ingezet na een meting en in nauwe samenhang met flankerende maatregelen. Dit leidt nog wel eens tot spanning tussen het OM en het bestuur. Deze problematiek speelt minder bij de vijf andere speerpunten dan subjectieve handhaving op klachtlocaties. Dat eerste is meer een autonoom justitieel proces.

Tot slot is er de basispolitiezorg (wijkteams) waarin alleen die verkeersovertredingen worden behandeld waar men op stuit in de surveillance of noodhulp. Waar de verkeershandhavingsteams meer zichtbaar en merkbaar optreden als verkeershandhaver, geldt dit minder voor de basispolitiezorg. In tegenstelling tot het (structurele zaaksinhoudelijke en beheersmatige) overleg tussen (BV)OM en politie, wordt er slechts incidenteel overleg gevoerd tussen het OM en de ZM. Het betreft dan beheerszaken: de aard en omvang van het zaaksaanbod en de zittingscapaciteit. Daarnaast is er (beleidsmatig) overleg tussen het OM en de wegbeheerder over bovengenoemde teams. Ook is er overleg tussen zowel de individuele Officieren van Justitie als alle OM verkeersportefeuillehouders en BVOM. Respondenten (OM, politie) hebben de indruk dat de beleidsregels worden gevolgd door het OM en de politie. Maatwerk op de zitting is uiteraard mogelijk. Ook de ZM houdt zich aan haar oriëntatiepunten. Men conformeert zich grotendeels aan het requireerbeleid OM. Wel laat men persoonlijke omstandigheden meer meewegen dan het OM (bijvoorbeeld geen OBM, maar wel hogere boete). Vooral bij alcoholovertredingen is de ZM naar de mening van de respondenten iets soepeler in vergelijking met het OM. Volgens respondenten (OM) legt de rechter, gelet op de persoon en de omstandigheden (rijbewijs nodig voor werk, wel verklaring werkgever nodig) van de verdachte, minder vaak een OBM op dan de richtlijnen voorschrijven. In art. 6 WVV-zaken (ernstige verkeersongevallen) is de rechtbank wel eens strenger dan het OM, aldus een respondent (OM). Het sepotpercentage van de kantonrechters (circa 5%) ligt voor verkeerszaken onder het landelijk gemiddelde.

3. Effectiviteit interventies en sancties

Naar de indruk van respondenten (OM) leiden de interventies tot gedragsverandering. Zij verwijzen daartoe naar onderzoek van het SWOV waaruit blijkt dat Nederland verkeersveiliger is. Respondenten (politie) koppelen de verbetering van de verkeersveiligheid vooral aan de inzet van de gespecialiseerde verkeershandhavingsteams. Succesfactor is hun informatie en probleemgestuurde werkwijze en de afstemming van handhaving op fysieke maatregelen. De handhaving wordt afhankelijk gemaakt van het treffen van duurzame fysieke maatregelen door de wegbeheerder. De pakkans is volgens respondenten (OM, politie) doorslaggevend, meer nog dan de hoogte van de sanctie. De (subjectieve) pakkans kan nog worden verhoogd. Staande houding is effectiever dan bekeuren op kenteken, aldus respondenten (politie, OM). Echter, de hoogte van de sanctie staat volgens respondenten (OM, politie) niet in verhouding tot andere strafbare feiten ('kaal plukken', 'verkapte belasting'). De sanctie is dus relatief hoog/zwaar bij snelheidsovertredingen. Dit doet afbreuk aan de geloofwaardigheid van de verkeershandhaving.

Ook zou volgens een respondent (OM) de handhaving meer moeten samenhangen met feitelijke verkeerssituatie c.q. de verkeersveiligheid (dus niet: flitspaal op lege weg 's nachts). Dit zou ook beter begrepen worden door de weggebruikers. Er moet volgens deze respondent worden gezocht naar slimmere handhaving, waaronder handhavingacties gebaseerd op ongevalanalyses of op onderzoek waaruit blijkt dat de verkeersveiligheid als slecht wordt gepercipieerd (subjectieve verkeersveiligheid). Of er moet een variabele of flexibele snelheidslimiet komen (bijvoorbeeld door middel van matrixborden), die is afgestemd op de dan geldende verkeersomstandigheden. Dit zal op meer begrip kunnen rekenen van weggebruikers, aldus een respondent (politie).

Het beginnerrijbewijs wordt als een effectief instrument ervaren om overtredingen terug te dringen en de verkeersveiligheid te bevorderen (OM). Deze groep bestuurders veroorzaakt immers veel ongevallen. Zo ook de EMA, de kosten van de EMA, naast de boete, zijn fors. Bij de EMA is de handhaving wel een zwak punt doordat de registratie daarvan wel eens te kort schiet. Ook is er nog wel winst te behalen in een verbetering van de informatie-uitwisseling tussen politie en CBR. Een respondent (OM) verwacht meer effect van hard, technisch bewijs dan van staande houding. Dit laatste leidt altijd tot discussie en negeergedrag van de overtreder, terwijl technisch bewijs niet of nauwelijks vatbaar is voor discussie. Volgens een andere respondent (OM) heeft staande houding bij WAHV-zaken wel de voorkeur. Ook pakt een respondent (OM) de verdachten ter zitting hard aan, zodat een bewustwording of leereffect optreedt. Ook de BOB-campagne wordt als positief ervaren (politie). Volgens een respondent (OM) is het bij de WAHV-zaken vooral 'productie draaien'. De afhandeling is grotendeels geautomatiseerd. Met gedragsbeïnvloeding heeft het weinig meer te maken. Enkele respondenten (politie) ervaren het als nadelig dat zij geen zicht hebben op recidive of openstaande boetes en ingevorderde dan wel ongeldige rijbewijzen, bij staande houding (en de eventuele daaropvolgende stappen) kan dan ook geen rekening worden gehouden met het nalevinggedrag van de overtreder (bijvoorbeeld de hufteeraanpak).

Respondenten doen verder nog de volgende suggesties. De sancties voor alcoholovertredingen mogen, gelet op het hoge recidivepercentage, wel strenger (OM). Ook voor de beginnend bestuurder. In dit verband zouden minimumstraffen ingevoerd moeten worden (schijfsysteem). Daarnaast zou de termijn voor de recidiveregeling (binnen een jaar een nieuwe overtreding) opgerekt mogen worden (OM). De reikwijdte van de vorderingsprocedure ex art. 130 WvW kan worden vergroot en de regeling zou intensiever moeten worden gebruikt (OM). Dit is een persoonsgerichte aanpak (afnemen rijbewijs). De reikwijdte van de EMA en (vooral) de EMG zouden uitgebreid kunnen worden door meer differentiatie aan te brengen en ze ook mogelijk te maken voor lichtere gevallen.

Verder zouden meer feiten onder de werkingssfeer van de WAHV/OM-afdoening kunnen worden gebracht (OM). De regelgeving voor alcohol en de beginnend bestuurder is ingewikkeld en daardoor moeilijk uit te voeren. Dit doet afbreuk aan de handhaving (OM, politie). Tot slot zou een methode moeten worden ontwikkeld om drugsgebruik in het verkeer beter te detecteren (politie). Uiteindelijk is volgens respondenten (politie) de meeste winst in relatie tot het nalevinggedrag te boeken door middel van technische controlemiddelen op het niveau van de individuele weggebruiker zoals een alcoholslot en een snelheidsbegrenzer.

3.3. *Samenvatting*

In totaal werden in Nederland in 2006 ruim achtenhalf miljoen sancties opgelegd voor te hard rijden en rijden onder invloed. Het grootste deel daarvan betreft de zogenaamde Mulder-afdoeningen (bijna achtenhalf miljoen) voor de lagere snelheidsovertredingen. Van de geconstateerde snelheidsdelicten vindt 41% plaats op auto(snel)wegen en 41% op wegen binnen de bebouwde kom. Relatief (naar rato van het aantal inwoners) worden de meeste sancties opgelegd in de regio's Amsterdam Amstelland en Zeeland.

Bijna 60.000 snelheidsdelicten en alcoholdelicten werden afgedaan door het OM en de ZM. Zwaardere delicten werden vaker door de ZM afgedaan en werden ook vaker zwaarder bestraft. Alcoholdelicten werden zwaarder bestraft dan snelheidsdelicten. Het gemiddelde boetebedrag voor alcoholdelicten die door het OM of de ZM werden afgedaan bedroeg € 444,-, Voor snelheidsdelicten die door het OM of de ZM werden afgedaan bedroeg het gemiddelde boetebedrag € 367,-.

Op basis van interviews met de partijen die zich bezighouden met verkeershandhaving lijkt de onderlinge afstemming tussen de partijen redelijk te verlopen. De succesvolle verkeershandhaving de laatste jaren heeft volgens geïnterviewden geleid tot een betere naleving en een hogere verkeersveiligheid. De verkeershandhavingsteams (VHT) zijn een goed en succesvol voorbeeld van de onderlinge samenwerking. De inzet van deze teams van de politie is vooral gericht op de HELMGRAS-feiten. De wegbeheerder en het BVOM leveren de objectieve gegevens over de verkeersveiligheid, het OM bepaalt de inzet van opsporingsmethoden, de politie organiseert de teams en heeft samen met het arrondissementsparket de dagelijkse leiding. Het BVOM financiert het geheel en ondersteunt de teams met voortgangsrapportages over inzet en output. Bovendien neemt het BVOM deel aan de stuurgroep.

Volgens de geïnterviewden is de pakkans doorslaggevend, meer nog dan de hoogte van de sanctie. De (subjectieve) pakkans kan nog wel worden verhoogd. Staande houding is effectiever dan bekeuren op kenteken, vanwege de directe confrontatie met het gedrag, aldus respondenten.

Om overtredingen terug te dringen en de verkeersveiligheid te bevorderen lijkt het beginnend rijbewijs volgens de geïnterviewden effectief te zijn. Desondanks is de regelgeving voor alcohol en beginnende bestuurders ingewikkeld en daardoor moeilijk uit te voeren. Dit zorgt voor een nadelig effect bij de handhaving van deze regelgeving.

Ten aanzien van het naleefgedrag wordt de meeste winst verwacht van technische noviteiten voor de individuele weggebruiker, zoals een alcoholslot en Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA).

4 Beeld van praktijk verkeershandhaving: effecten van sancties

In dit hoofdstuk gaan we in op de effecten van sancties voor snelheid en alcohol in het verkeer. De eerste paragraaf betreft de resultaten van een literatuuranalyse naar wetenschappelijke publicaties over dit onderwerp. Het doel hierbij was niet om een volledig beeld van de onderzoeksliteratuur op dit gebied te presenteren, maar om een aantal aansprekende voorbeelden van de wetenschappelijke publicaties over dit onderwerp voor het voetlicht te brengen. Vervolgens worden de effecten van sancties bekeken door de ogen van overtreders en de gehele populatie bestuurders van motorvoertuigen met behulp van het overtrederonderzoek en het perceptieonderzoek.

Literatuuranalyse

Binnen onder andere de verschillende regionale organen verkeersveiligheid, het WODC en BVOM zijn reeds een aantal onderzoeken over de effectiviteit van sancties uitgevoerd. In dit hoofdstuk wordt een overzicht gegeven van de verschillende interventies en de belangrijkste conclusies met betrekking tot de effecten. Er wordt tevens gekeken naar de internationale onderzoeken op dit thema waarbij een afweging wordt gemaakt in hoeverre de resultaten generaliseerbaar zijn naar de Nederlandse situatie. Daarnaast is er ook gekeken naar aanpalende literatuur, met betrekking tot recidive en handhaving.

De verkeershandhavingsteams

In 2008 is er door politie & Wetenschap een kwalitatief onderzoek uitgevoerd naar de regionale verkeershandhavingsteams (VHT). De verkeershandhavingsteams zijn opgericht met de expliciete opdracht de veiligheid van de verkeersdeelnemers te bevorderen door verscherpt toezicht op de naleving van een beperkt aantal regels (Meershoek & Krommendijk (Voor deze literatuurinventarisatie gaat het te ver om uitgebreid in te gaan op het ontstaan, doelstellingen en invulling van de VHT's). Er wordt daarom enkel ingegaan op de bijdrage van de VHT's aan de verkeersveiligheid). Elke politieregio beschikt over een VHT. Dit team opereert naast de reeds bestaande inzet van de politie uitsluitend op verkeersgebied. Het project wordt niet gefinancierd uit bestaande middelen van de politie, maar het BVOM besteedt extra geld aan de uitvoering van het regionaal handhavingproject. Voor het uitvoeren van hun taak heeft een VHT de volgende modaliteiten ter beschikking:

- passief toezicht, bijvoorbeeld in de vorm van flitspalen, radarwagens en trajectcontroles;
- actief toezicht, bijvoorbeeld door staandehouding door motorsurveillanten;
- gerichte controleacties, zoals bij het controleren van alcoholgebruik;
- opsporing van notoire snelheidsovertreders met opvallende politieauto, voorlichting via de media en via borden langs de weg, maar ook door het uitreiken van folders.

In het onderzoek is aandacht voor het effect van de VHT's op het gedrag van de verkeersdeelnemers en op de verkeersveiligheid. Opgemerkt wordt dat de effecten van de optredens van de VHT's moeilijk te meten zijn. Het is volgens de onderzoekers wel aannemelijk dat de daling van het aantal dodelijke verkeersongelukken en ziekenhuisgewonden ten minste deels op het conto van de VHT's kan worden geschreven (Meershoek & Krommendijk). Er blijft echter een harde kern van vier vormen van onveilig verkeersgedrag bestaan: het hardnekkig overtreden van de snelheidslimieten met 50 kilometer per uur of meer, het frequent onder invloed van alcohol achter het stuur zitten van een klein aantal bestuurders, het niet dragen van een helm door een relatief kleine groep bromfietzers en het af en toe negeren van rood licht door een relatief grote groep automobilisten. De onderzoekers merken op dat het nog niet duidelijk is of voortzetting van de door de VHT's opgebouwde handhavingdruk dit gedrag verder zou kunnen terugdringen. Een gerichte inzet van de diverse instrumenten van politie en justitie zouden mogelijk meer succes opleveren (Meershoek & Krommendijk). In april 2006 heeft eerder een evaluatie onderzoek van het verkeershandhavingsteam plaatsgevonden. Dit onderzoek, uitgevoerd door het lectoraat Verkeer & Milieu van de politieacademie, evalueerde het VHT in de politieregio Flevoland in de periode 2002 t/m 2004. Uit de evaluatie komt naar voren dat de resultaten in Flevoland ten aanzien van verkeershandhaving en verkeersveiligheid een wisselend beeld geven. Zo blijkt dat ondanks de inzet en controles van het VHT het overschrijdingspercentage op bepaalde wegen is gestegen. Snelheid is daarmee in Flevoland een moeilijk te beïnvloeden gedraging. Met betrekking tot de verkeersveiligheid in Flevoland wordt vastgesteld dat deze zich in 2003 ontwikkeld heeft tot een gelijk niveau als Nederland als geheel. De relatie tussen snelheidsontwikkelingen en ontwikkelingen van onveiligheid zijn in Flevoland zwak. Dit geldt ook voor de relatie tussen snelheidscontroles en veiligheid. De relatie tussen alcoholgebruik in weekendnachten en alcoholongevallen blijkt in Flevoland eveneens niet sterk (Berkhout 2006).

Subjectieve verkeersonveiligheid

In de regio IJsselland is in september 2004 de pilot subjectieve verkeersonveiligheid van start gegaan. De pilot was nieuw in Nederland omdat tot die tijd alleen werd gehandhaafd op objectief verkeersonveilige locaties, daar waar op grond van cijfers en statistieken de verkeersveiligheid uitmondte in doden en gewonden. Met enige regelmaat werd echter geklaagd over verkeersonveilige situaties, terwijl deze klachten niet altijd ondersteund werden door objectieve cijfers, zoals het aantal ongevallen. De wens om tegemoet te komen aan deze onveiligheidsgevoelens heeft geleid tot een initiatief van het Bureau Verkeershandhaving Openbaar Ministerie (BVOM), om samen met het arrondissementsparket Zwolle-Lelystad (lokaal OM) en de regiopolitie IJsselland de pilot Subjectieve Verkeersonveiligheid te starten (Plasmans & Tuinenburg).

De pilot is in 2006 geëvalueerd door medewerkers van het BVOM. Uit de evaluatie komt het volgende naar voren: het uitgangspunt van de pilot is een duurzaam veilige inrichting van de weg. Door een combinatie van infrastructurele maatregelen, handhaving en communicatie is gezocht naar de beste methode het doel te bereiken. In praktijk komt de pilot erop neer dat er bij een klachtlocatie (locatie waar klachten zijn over de verkeersveiligheid) een project wordt gestart met een projectduur van 6 maanden. Elk project wordt voorbereid door de verkeersadviseur van de politie in nauw overleg met de wegbeheerder en het lokale politie-team en wordt in de planvorming en uitvoering ondersteund door het BVOM. Zij stellen een projectplan op waarin de gevoelens van verkeersonveiligheid (klachten) worden geobjectiveerd door onder andere metingen van rijnsnelheden, over-

tredinggedrag en gevoelens van verkeersonveiligheid. Het resultaat is een projectplan met een voorstel voor de handhavinginzet. Na goedkeuring door de begeleidingsgroep stemt de verkeersofficier het projectplan af met de betrokken wethouder. Resultaat is een bestuurlijk besluit over de te volgen aanpak om de subjectieve verkeersonveiligheid te verminderen (Plasmans & Tuinenburg). Uit de evaluatie blijkt dat de aanpak tot succesvolle resultaten heeft geleid. Gemiddeld zijn de gevoelens van verkeersonveiligheid met 23% gedaald en de gevoelens van verkeersveiligheid met 11% gestegen. Inmiddels lopen in de meeste politieregio's diverse vergelijkbare projecten subjectieve verkeershandhaving.

Recidive, handhaving & gedrag

Naast onderzoeken en evaluaties waarbij aandacht is voor specifieke interventies en de effecten daarvan, hebben we ook gekeken naar algemenere literatuur betrekking hebbend op recidive, (verkeers)handhaving en effectiviteit van sancties.

Het WODC heeft in 2004 het onderzoek 'Recidive onder verkeersdelinquenten' uitgevoerd. In dit onderzoek wordt onder andere stil gestaan bij de vraag in hoeverre personen die een verkeersdelict plegen in herhaling vallen. Naast de achtergrondkenmerken van de verkeersdelinquent (onder andere relatief oudere man, meestal geboren in Nederland) worden de meest voorkomende verkeersdelicten beschreven; '(ernstig) overtreden van de maximum snelheid', 'rijden onder invloed' en 'onverzekerd rijden'. Uit het onderzoek blijkt dat ruim 40% van de verkeersdelinquenten binnen vier jaar opnieuw is vervolgd. In acht van de tien gevallen is dit wegens een nieuw verkeersdelict. In het onderzoek wordt de groep verkeersdelinquenten vergeleken met de groep daders van andersoortige delicten. De groep verkeersdelinquenten blijkt een minder zwaar uitgangsdeldict te hebben gepleegd, recidiveren minder vaak en hun strafrechtelijk verleden is minder omvangrijk (WODC, 2004).

In het rapport 'Handhaving en Gedrag' (van Erp, 2006) staan inzichten uit de gedragswetenschappen beschreven die een rol (zouden) kunnen spelen bij de vormgeving van het handhavingsbeleid. In de centrale aanbevelingen van het rapport staat het volgende beschreven: "een algemene bevinding die naar voren komt is dat handhaving alleen effectief is als interventies op maat van de doelgroep worden gesneden". Wil regelgeving of handhaving effectief zijn, dan moet zoveel mogelijk rekening worden gehouden met de factoren die aan de naleving of overtreding ten grondslag liggen. Niet alleen zal het anders aan effect ontbreken, het is cruciaal om een grondige analyse te verrichten op de determinanten van specifiek naleving en overtredinggedrag, en de wijze waarop de beoogde interventie in zou kunnen spelen op dat gedrag én zal interacteren met andere factoren. Te vaak introduceert men losjes en oppervlakkig een beloning of straf zonder systematische onderbouwing en zonder acht te slaan op de diverse (andere) factoren die succes of falen van een maatregel bepalen. Ook inzichten in de aanvaardbaarheid van sancties zijn onontbeerlijk. Als vooraf expliciet wordt gewaarschuwd dat overtredingen streng worden gesanctioneerd, zijn deze sancties meer aanvaardbaar en verhogen ze de kans op regelconform gedrag" (van Erp, 2006).

Goldenbeld en van Schagen (2008) geven een overzicht van de internationale wetenschappelijke kennis over de werking en effectiviteit van toezicht en straf vanuit het verkeersveiligheidsperspectief. Zij concluderen dat er in ruime mate wetenschappelijk bewijs wordt geleverd dat een combinatie van toezicht en straf de verkeersveiligheid bevordert en de regelovertrading voorkomt. Er lijkt

weinig tot geen bewijs te bestaan voor de redenatie dat streng straffen veel bijdraagt aan het feit dat weggebruikers overtredingen vermijden op basis van de verwachte consequenties. Een ander effect benoemen zij wanneer weggebruikers overtredingen vermijden op basis van zelf ervaren sancties die zij hebben gekregen bij eerdere overtredingen. Het meeste effect hierop wordt gevonden bij de cursussen gericht op het voorkomen van rijden onder invloed van alcohol (in Nederland de EMA). Goldenbeld en van Schagen (2008) constateren dat het effect van een bekeuring in het algemeen wel leidt tot risicoreductie, maar gedurende een korte tijd (één maand). Zij constateren verder dat wanneer meer mensen een bekeuring krijgen, deze geringe gedragseffecten kunnen leiden tot een reëel veiligheidseffect. Voor de toekomst uiten zij de verwachting dat het alcohol-slotprogramma en de ISA een positief gedragseffect kunnen sorteren bij recidivisten ten aanzien van snelheid en rijden onder invloed. Ook zij pleiten, net als van Erp (2006) voor straffen op maat. Voor een effectief verkeershandhavingsbeleid zijn bovenstaande bevindingen van belang als het gaat om de effectiviteit van sancties.

Intelligente Snelheidsassistentie

Een veelbelovend, nog niet ingevoerd, instrument om verkeersongevallen in aantal en ernst substantieel te verminderen is de zogenaamde Intelligente Snelheidsassistentie (ISA). Intelligente Snelheidsassistentie is een algemene benaming voor geavanceerde bestuurdersondersteuningssystemen, gericht op de naleving van snelheidslimieten door bestuurders van motorvoertuigen. Een ISA-systeem bepaalt over het algemeen de positie van een voertuig, vergelijkt de snelheid met de ter plaatse geldende snelheidslimiet en geeft vervolgens in het voertuig feedback aan de bestuurder over de snelheidslimiet of beperkt zelfs de snelheid van het voertuig aan de hand van die snelheidslimiet (SWOV-factsheet). ISA is dus een technische, redelijk kostbare aanpassing aan het voertuig die voorlopig (nog) niet breed inzetbaar is. De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) beschrijft in haar factsheet de uitkomsten van verschillende onderzoeken die zijn gedaan naar de effecten van ISA op het rijgedrag en de verkeersveiligheid. De algemene conclusie van de verschillende onderzoeken is dat ISA-systemen een aantal positieve veiligheidseffecten op de rijnsnelheid lijken te hebben: met ISA uitgeruste voertuigen vertonen een gemiddelde snelheidsvermindering van circa 2 tot 7 km/uur, alsmede een afname van snelheidsverschillen en snelheids-overtredingen. De omvang van deze verminderingen hangt af van het type ISA, waarbij de meer dwingende ISA-typen doeltreffender zijn. De SWOV heeft tevens een eigen onderzoek uitgevoerd naar de effecten van ISA-waarschuwingen (Van Nes et al., 2007). Als resultaat kwam naar voren dat ISA een aanzienlijk snelheidsverlagend effect heeft, met name in situaties waar snelheidslimieten weinig geloofwaardig waren. Daarnaast waren er minder snelheidsovertredingen en kleinere snelheidsverschillen wanneer met ISA werd gereden (SWOV-factsheet). De SWOV concludeert dat ISA een veelbelovend instrument is om verkeersongevallen in aantal en ernst substantieel te verminderen. Dit geldt het meest voor de meer ingrijpende, gesloten vormen van ISA in combinatie met dynamische snelheidslimieten, maar ook de invoering van informatieve en waarschuwende ISA-typen in combinatie met vaste snelheidslimieten zal resulteren in substantiële reducties. Naast de afname van het aantal verkeersongevallen zijn er ook aanwijzingen voor een vermindering van het brandstofverbruik en de uitstoot van schadelijke stoffen.

Geloofwaardige snelheidslimieten

De Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid (SWOV) heeft een aantal studies uitgevoerd waarin de aandacht uitging naar de 'geloofwaardige snelheidslimiet'. Een limiet is geloofwaardig als deze in overeenstemming is met het beeld dat de weg en de wegomgeving oproept. Veilige, geloofwaardige limieten zouden ertoe leiden dat automobilisten zich beter aan de snelheidslimiet houden. Dit kan een aanzienlijke vermindering van het aantal verkeersslachtoffers bewerkstelligen (SWOV-factsheet). De studies van de SWOV tonen aan dat bepaalde, aanwijsbare weg- en omgevingskenmerken de geloofwaardigheid van de snelheidslimiet beïnvloeden. Daarnaast hebben geloofwaardige limieten ook effect op het snelheidsgedrag: men houdt zich beter aan een snelheidslimiet als deze geloofwaardig is. De SWOV komt tot de conclusie dat geloofwaardige limieten een veelbelovend aangrijpingspunt zijn voor snelheidsbeheersing en daarmee voor de verkeersveiligheid, maar dat grootschalige toepassing in de praktijk nog heel wat 'ontwikkelingswerk' vereist.

Internationaal

In de internationale, voornamelijk Amerikaanse, literatuur zijn er diverse artikelen waarbij onderzoek naar de effectiviteit van sancties over snelheidsovertredingen en rijden onder invloed centraal staat.

Alcohol

In Amerika zijn er sinds de jaren zeventig als alternatief voor de traditionele sancties (zoals gevangenisstraf, schorsing rijbewijs en geldboetes) verschillende zogenaamde 'education and rehabilitation programs' opgestart. Deze programma's richten zich speciaal op personen die zijn veroordeeld voor rijden onder invloed en worden in plaats van een traditionele sanctie opgelegd. De eerste uitkomsten van de evaluaties van dit soort programma's laten echter zien dat er geen aantoonbaar bewijs is voor effectiviteit (Ellingstad & Springer 1976). Uit meer recentere evaluaties komt naar voren dat de 'education and rehabilitation programs' wel degelijk effect heeft. Zo blijkt het 'education program' een positieve invloed te hebben op 'low-level problem offenders' en het 'rehabilitation program' op de 'high-level problem offender (Mann, Vingilis & Stewart 1988).

In de jaren tachtig is het New Jersey Alcohol Countermeasures Program gestart. Dit programma was een van de eerste in haar soort die de zogenaamde 'both/and'-benadering hanteerde waarbij naast de traditionele sanctie een educatie / rehabilitation programma (zoals; Driving Under Influence-education, Alcoholics Anonymous) werd opgelegd. Uit evaluatie onderzoek blijkt dat het innemen van het rijbewijs in combinatie met een educatie of rehabilitationprogramma de recidive met betrekking tot rijden onder invloed vermindert (Green et al, 1990).

Uit de meer recentere literatuur komt tevens naar voren dat een combinatie van het innemen van het rijbewijs en het deelnemen aan een speciaal educatieprogramma voor personen die zijn veroordeeld voor rijden onder invloed het meeste effect heeft om recidive te voorkomen (Watson 1998).

Snelheid

De Universiteit van Maryland heeft in 2006 een onderzoek gedaan naar de effecten van een bekeuring bij snelheidsovertredingen. Uit het onderzoek kwam naar voren dat met name jonge automobilisten en mannen de meeste bekeuringen voor snelheidsovertredingen ontvangen. De kans op recidive ligt hoger bij de oudere bestuurder, dit kan er op wijzen dat de bekeuring op de jonge

automobilist meer effect heeft dan op de oudere automobilist (Lawpoolsri et.al. 2006). De kans op recidive bij vrouwen ligt na het krijgen van de juridische sanctie lager dan bij mannen (zie ook Castella & Perez). De onderzoekers geven als aanbeveling meer onderzoek te doen naar de verschillende typen overtreder om per type een effectieve sanctie vast te stellen.

Overtrederonderzoek

In dit deel wordt ingegaan op mening van overtredders over de sanctie en de handhaving.

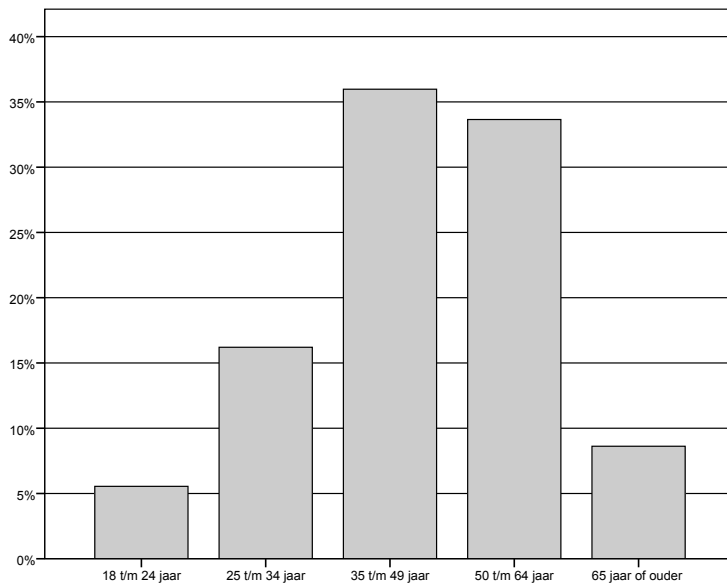
Binnen het overtrederonderzoek zijn tussen de 100.200 en 102.000 overtredders benaderd.

In totaal hebben 10.380 personen deel genomen aan het overtrederonderzoek. Dit is een responspercentage van 10%. De respondenten hebben de enquête ingevuld op basis van hun meest recent ontvangen sanctie.

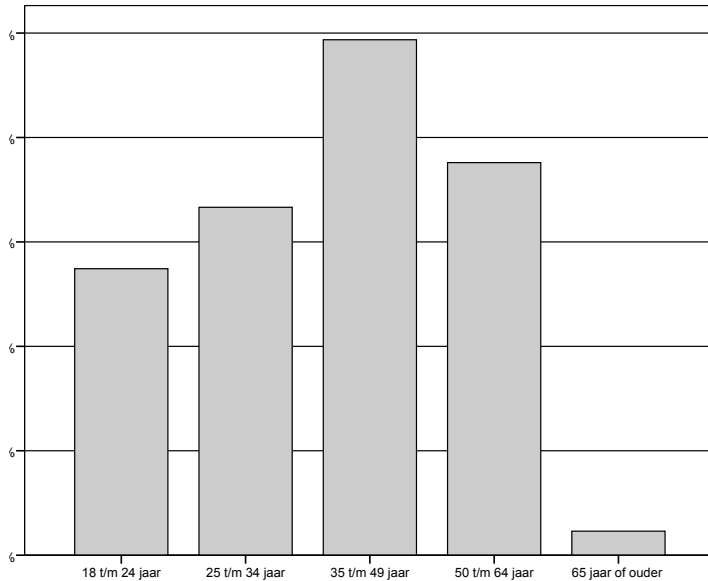
Ruim 9.700 overtredders zijn bestraft voor een snelheidsovertreding en bijna 400 voor een alcoholovertreding of een combinatie van snelheids- en alcoholovertreding.

Het merendeel van de respondenten is man (75%). Van de snelheidsovertredders is bijna 75% man, van de alcoholovertredders blijkt een nog groter deel man te zijn (84%).

Verder is het merendeel tussen de 35 en 64 jaar oud (69%). Het grootste deel van de respondenten heeft langer dan 20 jaar een rijbewijs (64%). Opvallend hierbij is dat de alcoholovertredders gemiddeld wat jonger zijn dan de snelheidsovertredders (alcohol meer respondenten in de leeftijd 18 t/m 34 en snelheid in de leeftijd 35 t/m 64). Van de alcoholovertredders is bijna 20% jonger dan 25 jaar terwijl deze groep bij de snelheidsovertredders maar ruim 5% bedraagt. Ook hebben de alcoholovertredders gemiddeld minder lang hun rijbewijs



Figuur 5 Leeftijd snelheidsovertredders



Figuur 6 Leeftijd alcoholovertreders/snelheidsovertreders

De respondenten zijn relatief hoog opgeleid. Een groot deel heeft MBO (22%), HBO (33%) of universiteit (19%) als hoogst voltooide opleiding. Hierbij valt op dat de alcoholovertreders minder vaak HBO of Universiteit hebben afgerond dan de snelheidsovertreders (HBO: 28% vs. 34%, WO: 11% vs. 20%). De respondenten wonen redelijk gelijkmatig verdeeld over de politieregio's. Het grootste deel woont in de Randstad: in de regio Utrecht (10%), Rotterdam Rijnmond (7%) of Haaglanden (7%). Dit zijn ook de regio's waar relatief veel verkeersovertredingen geconstateerd worden (zie CJIB data in hoofdstuk 3, tabel 1).

Sancties

Van de respondenten is het grootste deel (recent) bekeurd voor snelheidsovertredingen (96%), een klein deel is bekeurd voor alcoholovertredingen (3,5%) of beide (0,5%). Gemiddeld hebben de personen die meest recent bekeurd zijn voor te hard rijden meerdere bekeuringen voor te hard rijden in het laatste jaar ontvangen (gemiddeld drie). Voor de personen die als laatste een sanctie hebben ontvangen voor een alcoholovertreding, is dit gemiddeld de enige overtreiding in de afgelopen twaalf maanden. Dit zou kunnen betekenen dat er onder snelheidsovertreders meer recidive is of dat de pakkans groter is.

Als extra vraag was in dit onderzoek de kennis over de verhoging van de boetes per 1 april onder de respondenten meegenomen. Van de respondenten geeft 68% aan dat ze op de hoogte is van de verhoging van de geldboetes per 1 april 2008, 32% is hier niet van op de hoogte.

Overtreders naar sanctie & overtreding

Snelheid

De meeste respondenten reden bij de laatste sanctie, gecorrigeerd, vier tot tien kilometer (62%) of tien tot twintig kilometer te hard (21%). Een klein deel reed meer dan twintig kilometer te hard (17%).

Voor de overtreding heeft het grootste deel van de overtreders een geldboete ontvangen (99%), in enkele gevallen in combinatie met een andere straf. Een klein deel heeft een rijverbod opgelegd gekregen (1%). Een klein deel geeft aan een minpunt op het puntenrijbewijs te hebben gekregen (0,5%). Eén respondent zegt een (on)voorwaardelijke gevangenisstraf opgelegd te hebben gekregen. De opgelegde boete is over het algemeen lager dan € 30,- (45%) of tussen € 30,- en € 100,- (39%).

Alcohol

De respondenten van wie de laatste sanctie voor rijden onder invloed was, hadden over het algemeen een promillage tussen de 0,54 en 0,80 (48%) of tussen de 0,81 en 1,3 (23%). Voor de beginnend bestuurders was dit tussen de 0,22 en 0,53 (54%) of tussen de 0,54 en 0,80 (18%). Het merendeel geeft aan toen vier of vijf glazen alcohol te hebben genuttigd (29% van de vrouwen, 40% van de mannen). Ook geeft een aantal aan één tot twee glazen (vrouwen) of drie glazen (mannen) gedronken te hebben (29% van de mannen, 32% van de vrouwen).

Voor rijden onder invloed heeft ook het grootste deel van de respondenten een boete gekregen (91%). Ook heeft een relatief groot deel een rijverbod (34%) of een educatieve maatregel (9%) opgelegd gekregen. Een klein deel (2%) heeft een voorwaardelijke gevangenisstraf of een taakstraf (1%) opgelegd gekregen.

De opgelegde boete is over het algemeen tussen de € 250,- en € 500,- (92%). Een klein deel van de opgelegde boetes is hoger dan € 500,- (8%).

Pakkans

Snelheid

In onderstaande tabel is te zien hoe de respondenten de pakkans bij te hard rijden inschatten op verschillende wegen.

	Snelweg (120 km/u) %	Snelweg (100 km/u) %	Weg binnen bebouwde kom (50 km/u) %	Weg binnen bebouwde kom (30 km/u) %
Zeer groot	4	4	6	4
Groot	21	23	25	11
Niet groot, niet klein	45	46	34	25
Klein	23	22	26	31
Zeer klein	8	6	10	30
Totaal	100	100	100	100

De pakkans op wegen binnen de bebouwde kom met een maximum snelheid van 30 km/u wordt het laagst ingeschat. Een aanzienlijk deel (bijna 30%) schat de pakkans op wegen met een maximum van

50, 100 en 120 km/u groot tot zeer groot in. Op geen enkele weg is er een grote groep die de pakkans zeer groot inschat. Hierbij is geen verschil te zien voor de weg waarop de persoon gepakt is bij de laatste sanctie.

Alcohol

De respondenten schatten de kans dat ze gepakt worden als ze rijden met alcohol op als klein in (40% acht deze kans klein tot zeer klein). 23% acht de pakkans groot tot zeer groot en 38% acht de kans niet groot maar ook niet klein. De pakkans bij alcoholovertredingen wordt dus lager ingeschat dan bij snelheidsovertredingen.

Effect van de sanctie

Snelheid

Gevraagd naar het effect van de sanctie, zegt de helft van de respondenten zijn of haar rijgedrag niet te wijzigen (50%). Een ander groot deel zegt van plan te zijn minder vaak te hard te rijden (34%). Een klein deel zegt nooit meer te hard te zullen rijden (2,5%) of juist vaker te hard te gaan rijden (0,5%). Een ander deel geeft aan al nooit te hard te rijden (13%).

Opvallend hierbij is dat de hoogte van de boete een rol speelt. Naarmate de ontvangen boete hoger is, geven meer respondenten aan zich te conformeren aan de geldende snelheidslimieten. Dit loopt op van 29% bij een boete onder de € 30,- tot 51% bij een boete hoger dan € 400,-. Ditzelfde zien we bij de mensen die aangeven nooit meer te hard te zullen rijden.

Daarnaast zijn vrouwelijke respondenten eerder geneigd hun rijgedrag te wijzigen na de sanctie dan mannelijke respondenten (48% vs. 33%). Leeftijd, opleidingsniveau en woonregio blijken geen invloed te hebben op het effect van de sanctie. Ook heeft de inschatting van de pakkans weinig tot geen invloed.

Verder blijkt draagvlak voor de maximumsnelheid en voor de hoogte van de boete van invloed te zijn. Het valt op dat naarmate respondenten het meer eens zijn met de maximumsnelheid op de weg waar ze te hard reden, de sanctie meer effect heeft (44% wil rijgedrag aanpassen op weg waar maximumsnelheid goed is versus 33% waar maximumsnelheid te laag is). Ook willen mensen die het eens zijn met de sanctie die hen is opgelegd hun rijgedrag eerder aanpassen dan mensen die de sanctie te hoog vinden (55% vs. 28%).

Ten slotte blijkt de mening van de sociale omgeving van invloed. Respondenten die aangeven dat hun omgeving negatief aankijkt tegen te hard rijden, zijn eerder geneigd hun rijgedrag aan te passen (44%, vs. 24% van de respondenten van wie de omgeving positief aankijkt tegen te hard rijden).

Alcohol

De opgelegde sanctie lijkt bij alcohol meer effect te hebben dan bij snelheid. Bijna de helft van de alcoholovertreders zegt na deze sanctie nooit meer met alcohol op te gaan rijden (46%). Een wat kleiner deel zegt minder vaak met alcohol op te gaan rijden (19%). Een klein deel geeft aan het rijgedrag niet te wijzigen (10%). Een nog kleiner deel zegt vaker met alcohol op te gaan rijden (2,5%). Een relatief groot deel van de respondenten zegt buiten deze ene keer al nooit met alcohol op te rijden (22%).

Ook bij het effect van sancties bij alcoholovertredingen blijkt geslacht van belang te zijn. Vrouwen geven vaker aan al nooit met alcohol op te rijden dan mannen. Van de respondenten die dit niet aangeven zijn mannen eerder geneigd om hun rijgedrag aan te passen dan vrouwen (70% vs. 46%). Leeftijd, opleidingsniveau en woonregio blijken evenals bij snelheidsovertredingen geen invloed te hebben op het effect van de sanctie. Bij alcoholovertredingen blijkt draagvlak voor de sanctie niet van belang.

Wel is de mening van de omgeving over rijden onder invloed van belang. De respondenten die aangeven dat hun omgeving negatief staat tegenover rijden onder invloed zijn eerder geneigd hun gedrag aan te passen (71% vs. 30%).

Uit het literatuuronderzoek bleek dat de rehabilitatiecursussen effectief zijn bij de sanctionering van rijden onder invloed. Ruim 9% van de overtrederonderzoek heeft de EMA als sanctie gekregen. Hoewel het lijkt alsof deze groep meer geneigd is om nooit meer met alcohol op te rijden, kan vanwege het geringe aantal overtrederders in deze groep, hierover niets met (statistische) zekerheid gemeld worden.

Bij alcoholovertredingen speelt ten slotte de ingeschatte pakkans een rol. Hoe hoger de respondenten de pakkans achten, hoe meer ze bereid zijn nooit meer met alcohol op te rijden (59% bij zeer grote pakkans, 36% bij zeer kleine pakkans).

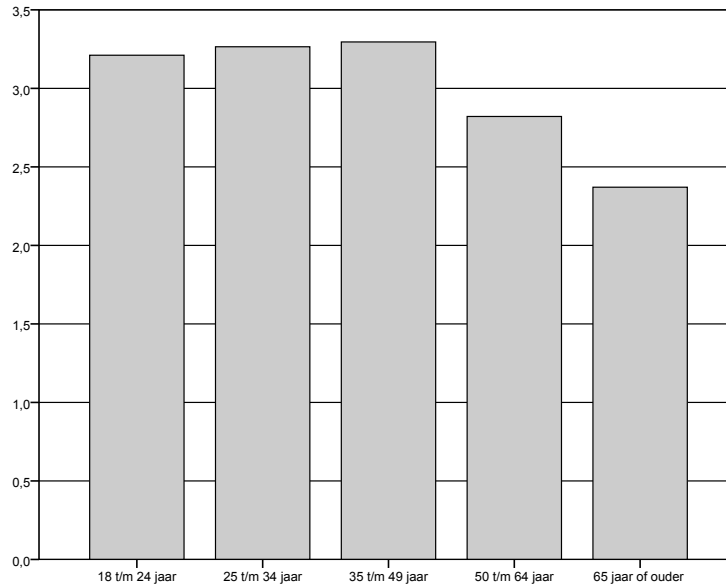
Omvang recidive

Snelheid

Respondenten die als meest recente sanctie een boete voor te hard rijden hebben ontvangen, geven aan in het afgelopen jaar gemiddeld 3 keer bekeurd te zijn voor hard rijden. Het merendeel is hier in het afgelopen jaar 1 of 2 keer voor bekeurd (56%). Een klein deel heeft meer dan 10 bekeuringen ontvangen (4,4%).

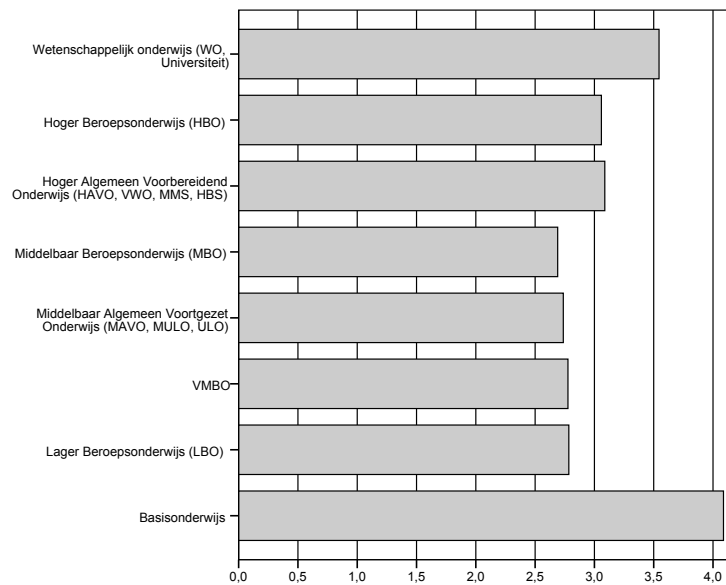
In een aantal politieregio's hebben de respondenten het afgelopen jaar meer sancties ontvangen dan in andere regio's. Dit zijn de regio's Utrecht, Amsterdam-Amstelland, Gooi- en Vechtstreek en Haaglanden.

Mannen hebben gemiddeld meer bekeuringen voor te hard rijden ontvangen dan vrouwen (3,2 vs. 2,5). Daarnaast hebben respondenten in de jongere leeftijdsgroepen het afgelopen jaar meer sancties voor te hard rijden ontvangen. De gemiddelde frequenties zijn in onderstaande figuur te zien.



Figuur 7 gemiddeld aantal bekeuringen per leeftijdsgroep

Ook hoogst genoten opleiding is van invloed op het aantal keer dat de respondenten afgelopen jaar bekeurd zijn voor te hard rijden. Hierbij valt op dat vooral de laag opgeleiden (alleen basisonderwijs) en de hoog opgeleide groepen een relatief hoog gemiddelde hebben (WO).

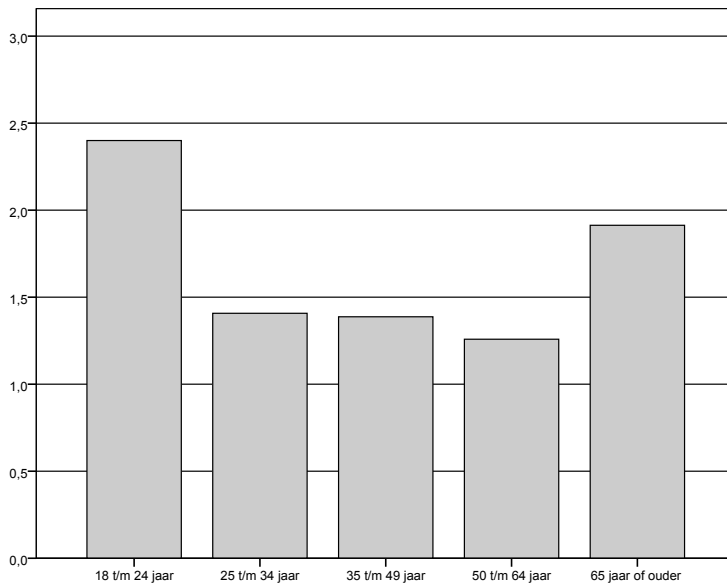


Figuur 8 Gemiddeld aantal bekeuringen per opleidingsniveau

Alcohol

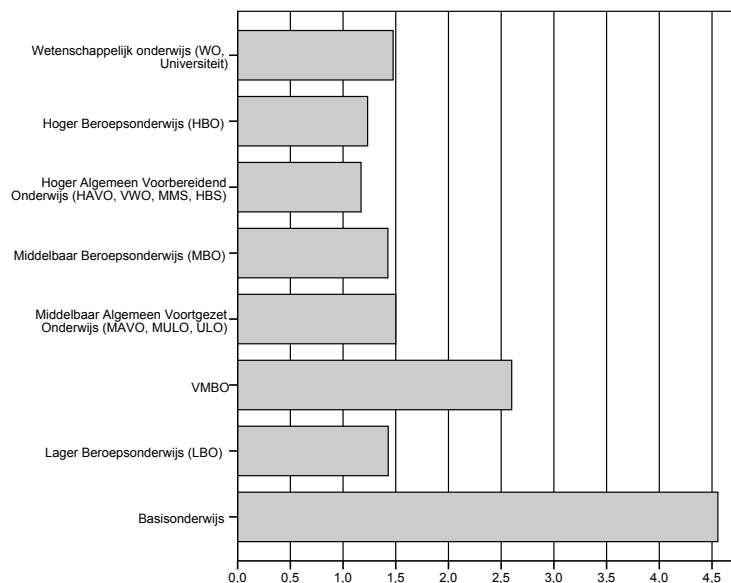
De respondenten die bekeurd zijn voor rijden onder invloed, hebben dit het afgelopen jaar gemiddeld anderhalf keer meegemaakt. Een klein deel heeft naast deze bekeuring nog een sanctie voor rijden onder invloed ontvangen (19%; n= 70). Een nog kleiner deel is hier in het afgelopen jaar 3 of meer keer voor gepakt (8%; n=29).

Net als bij snelheid is ook bij alcohol de leeftijd van invloed op het aantal keer dat de respondenten beboet zijn voor rijden onder invloed. In onderstaande tabel is te zien dat jongeren vaker een sanctie hebben ontvangen dan ouderen.



Figuur 9 gemiddeld aantal bekeuringen per leeftijdsgroep

Ook opleidingsniveau is van belang bij het aantal keer dat de respondenten het afgelopen jaar zijn gepakt voor rijden onder invloed. Hieronder is te zien dat de respondenten met alleen basisonderwijs relatief vaker een sanctie hebben ontvangen.



Figuur 10 gemiddeld aantal bekeuringen per opleidingsniveau

Zelfrapportage recidive

Bovenstaande resultaten geven alleen weer hoe vaak de respondenten een sanctie hebben ontvangen voor te hard rijden of rijden onder invloed. Dit zegt weinig over het daadwerkelijk aantal overtredingen dat zij begaan. Niet alle overtredingen worden immers opgemerkt door de politie. Daarom is de respondenten ook gevraagd hoe vaak ze overtredingen begaan.

Snelheid

In onderstaande tabel is te zien hoe vaak de respondenten aangeven wel eens te hard te rijden op verschillende soorten wegen.

	Autosnelweg %	80 km weg %	50 km weg %	30 km weg %
Heel vaak	13,2	5,8	2,5	4,2
Vaak	13,9	9,5	3,8	5,3
Regelmatig	21,8	17,6	9,7	11,9
Soms	26,5	32,6	29,1	22,7
Zelden	19,2	27,3	41,3	31,4
Nooit	5,0	6,8	13,3	23,8
Weet ik niet	0,4	0,4	0,4	0,7
Totaal	100	100	100	100

Hierbij valt op dat mannen vaker aangeven vaak (of heel vaak) te hard te rijden dan vrouwen op alle soorten wegen. Dit verschil neemt af naarmate de maximumsnelheid op een weg lager ligt

(snelweg: 30% vs 17%; 30 km weg: 11% vs. 7%). Ook leeftijd is van invloed. De jongste categorie (18-24) geeft vaker aan vaak (of heel vaak) te hard te rijden op alle soorten wegen. Gevolgd door de leeftijdscategorie (25-34). Ook hierbij neemt het verschil af naarmate de maximumsnelheid op een weg afneemt (snelweg: afnemend van 28% bij de jongste categorie tot 2% bij de oudste categorie; 30 km weg: afnemend van 10% tot 3%).

Alcohol

In onderstaande tabel is te zien hoe vaak de respondenten aangeven wel eens te rijden met te veel alcohol op. Hierbij is een onderscheid gemaakt tussen de beginnend en de ervaren bestuurder. Die hebben namelijk een verschillende alcohollimiet.

	Ervaren %	Beginnend %
1 keer per week of vaker	11,5	19,7
1 keer per 2 weken	5,1	9,8
1 keer per 3 weken	3,4	4,9
1 keer per maand	7,4	13,1
1 keer per 2 maanden	3,0	3,3
1 keer per kwartaal	7,8	3,3
1 keer per halfjaar	8,8	3,3
Minder dan 1 keer per halfjaar	25,0	19,7
Nooit	28,0	23,0
Totaal	100	100

Opvallend is dat 47,5% van de beginnend bestuurders die zijn bekeurd voor rijden onder invloed, minimaal eens per maand met te veel alcohol op achter het stuur zit. Van de ervaren bestuurders geeft 27,4% aan minimaal eens per maand met te veel alcohol op te rijden.

Verder valt op dat mannen vaker dan vrouwen aangeven wel eens met alcohol op te rijden (26% nooit vs. 38% nooit; 22% vs. 30% bij de beginnend bestuurders). Verder zijn geen significante verschillen tussen respondenten te zien.

Baten

De respondenten is gevraagd wat het overtreden van de maximumsnelheid of de alcohollimiet hen oplevert.

Snelheid

De meeste respondenten geven aan dat het overtreden van de maximumsnelheid hen niets oplevert (55%). Van de groep die aangeeft dat het hen wel iets oplevert zegt een relatief grote groep dat het vooral tijdwinst oplevert (33%). Dit argument wordt vaker genoemd door jongere respondenten dan oudere respondenten (18- 50 jaar: 37-48%; 50+: 13-24%). Daarnaast levert het een aantal respondenten gemak op (23%). Ook dit argument wordt vaker genoemd door jongere respondenten (18- 50 jaar: 24-43%; 50+: 11-15%).

Ten slotte geeft een aantal respondenten nog wat andere redenen aan. Hierbij is de meest genoemde dat men zich aanpast aan de rest van het verkeer of dat het de doorstroming ten goede

komt. Daarnaast wordt vaak genoemd dat 10 km boven de maximumsnelheid prettiger rijdt en/ of de bestuurder meer alert houdt. Een enkeling geeft het een 'kick' om te hard te rijden.

Alcohol

Ook het merendeel van de alcoholovertreders geeft aan dat rijden met alcohol op hen niets oplevert (58%). Daarna is het meest genoemde antwoord dat het gemak oplevert (28%). Een klein deel zegt dat het tijdwinst (6%) of geldbesparing (8%) oplevert. Een reden die verder door een enkeling genoemd wordt is dat het een veilig transport naar huis oplevert.

Ideale sanctie

De respondenten is gevraagd wat volgens hen de beste manier is om op te treden tegen snelheids- en alcoholovertredingen. Ook is gevraagd welke sanctie de meeste invloed op hun gedrag zou hebben. Hierbij zijn de open antwoorden gehercodeerd naar een twintigtal nieuwe categorieën die in onderstaande tabellen staan weergegeven. Verder is hierbij de strafmaat onderverdeeld in drie categorieën:

- Licht

Geldboete lager aan € 100.

- Middel

Geldboete tussen de € 100 en € 300, of een geldboete lager dan € 100 gecombineerd met een ontzegging van de rijbevoegdheid/ vordering, schorsing of ongeldigverklaring rijbewijs/ invordering, inneming of inhouding rijbewijs

- Zwaar

Geldboete van hoger dan € 300, of een geldboete van tussen de € 100 en € 300, gecombineerd met een ontzegging van de rijbevoegdheid/ vordering, schorsing of ongeldigverklaring rijbewijs/ invordering, inneming of inhouding rijbewijs, of gecombineerd met een cursus of een voorwaardelijke gevangenisstraf.

Snelheid

Volgens een deel van de respondenten is de wijze waarop nu opgetreden wordt tegen snelheidsovertredingen de beste manier (36%). Deze optie wordt het vaakst gekozen door alle groepen verdeeld naar strafmaat, dus zowel de licht gestraften als de zwaar gestraften vinden de huidige sanctieering het vaakst de beste manier. De op één na grootste groep (14% van de respondenten) vindt dat de straffen milder zouden moeten zijn. Met name de groepen zwaar en middel gestraften vinden dit vaker. De licht gestraften vinden vaker dat de zwaardere overtredingen zwaarder moeten worden bestraft en de lichtere overtredingen niet of milder moeten worden bestraft. Strenger straffen wordt door alle groepen ongeveer even vaak genoemd als beste manier om te sanctioneren. De volgende optie die in 8% van de gevallen genoemd wordt betreft het aanpassen van de maximumsnelheid aan het tijdstip en de weginrichting. Dit wordt in de vorige paragraaf benoemd als 'geloofwaardige snelheidslimieten'. Het blijkt dat een redelijk gedeelte van de respondenten hiervan voorstander is. Een andere optie die ook in de vorige paragraaf besproken is, is de voor de bestuurder zichtbare koppeling van rijnsnelheid en maximumsnelheid, een voorziening als ISA voorziet hierin, maar ook signaalborden langs de weg en veel navigatiesystemen bieden deze optie.

Suggesties voor betere manier van straffen	Zwaarte straf				
		Licht	Middel	Zwaar	Totaal
Zoals het nu gedaan wordt is goed	Aantal	2931	399	86	3416
	%	37,3	33,0	28,0	36,5
Milder straffen dan nu gedaan wordt	Aantal	992	260	82	1334
	%	12,6	21,5	26,7	14,2
Alleen zware overtredingen zwaarder aanpakken, lichte overtredingen niet of milder bekeuren	Aantal	890	34	8	932
	%	11,3	2,8	2,6	9,9
Strenger straffen dan nu gedaan wordt	Aantal	726	86	22	834
	%	9,2	7,1	7,2	8,9
Maximum snelheid aanpassen aan tijdstip en weginrichting	Aantal	592	138	28	758
	%	7,5	11,4	9,1	8,1
Overig	Aantal	566	104	33	703
	%	7,2	8,6	10,7	7,5
Maximum snelheid omhoog/ marge verhogen	Aantal	321	49	14	384
	%	4,1	4,1	4,6	4,1
Aanhouden/aanspreken	Aantal	143	24	4	171
	%	1,8	2,0	1,3	1,8
Eerst waarschuwen	Aantal	134	21	5	160
	%	1,7	1,7	1,6	1,7
Voor bestuurder zichtbare koppeling rijsnelheid-maximum snelheid	Aantal	115	10	1	126
	%	1,5	0,8	0,3	1,3
Puntenrijbewijs	Aantal	104	19	3	126
	%	1,3	1,6	1,0	1,3
Meer controle/pakkans vergroten	Aantal	104	13	5	122
	%	1,3	1,1	1,6	1,3
Weginrichting aanpassen	Aantal	49	17	2	68
	%	0,6	1,4	0,7	0,7
Belonen goed gedrag	Aantal	45	6	2	53
	%	0,6	0,5	0,7	0,6
Boetes afhankelijk van inkomen	Aantal	31	9	2	42
	%	0,4	0,7	0,7	0,4
Alternatieve straffen (oa taakstraf/celstraf)	Aantal	26	7	5	38
	%	0,3	0,6	1,6	0,4
Beter voorlichting	Aantal	28	4	5	37
	%	0,4	0,3	1,6	0,4
Trajectcontrole	Aantal	30	3	0	33
	%	0,4	0,2	0	0,4
Invorderen rijbewijs/auto	Aantal	28	5	0	33
	%	0,4	0,4	0	0,4
Totaal	Aantal	7855	1208	307	9370
	%	100	100	100	100

Gevraagd naar maatregelen die invloed hebben op het gedrag van de respondent, konden de respondenten bij een aantal mogelijkheden aangeven of ze vonden dat die van invloed zijn op de rijsnelheid. Daarnaast werd gevraagd naar de sanctie/maatregel die het meeste invloed zou hebben. Het grootste deel (39%) van de respondenten geeft aan het belangrijk te vinden dat de inrichting van de weg is aangepast aan de maximumsnelheid (bomen, vluchtheuvels, bochten, et cetera). De andere twee opties (een snelheidsbegrenzer op het voertuig en voorlichting over de gevaren

worden minder vaak genoemd als van invloed zijnde op de rijsnelheid (respectievelijk 19% en 17%). Opvallend is dat 22% zegt niet te weten wat van invloed zou kunnen zijn op de rijsnelheid en 27% geeft een andere optie aan. Deze andere opties vinden we ook terug bij de sanctie/maatregel die het meeste invloed zou hebben. Ruim 7000 respondenten hebben hier iets genoemd, deze worden gehercodeerd weergegeven in de onderstaande tabel.

Welke sanctie/maatregel heeft meeste invloed op rijgedrag	Aantal	Percentage %
(Hogere) boetes	1099	15,7
Overig	1097	15,7
Invorderen rijbewijs/auto	1025	14,6
Geen enkele sanctie	716	10,2
Aanhouden/aanspreken	448	6,4
Alleen zware overtredingen zwaarder aanpakken, lichte overtredingen niet of milder bekeuren	438	6,3
Maximum snelheid aanpassen aan tijdstip en weginrichting	412	5,9
Puntenrijbewijs	361	5,2
Voor bestuurder zichtbare koppeling rijsnelheid-maximum snelheid	276	3,9
Eerst waarschuwen	190	2,7
Maximum snelheid omhoog/ marge verhogen	163	2,3
Meer controle/pakkans vergroten	157	2,2
Huidig sanctiebeleid	146	2,1
Weginrichting aanpassen	137	2,0
Alternatieve straffen (oa taakstraf/celstraf)	126	1,8
Betere voorlichting	74	1,1
Belonen goed gedrag	62	0,9
Trajectcontrole	51	0,7
Boetes afhankelijk van inkomen	29	0,4
Totaal	7007	100

De grootste groep (bijna 16%) vindt dat (hogere) boetes als sanctie het meest van invloed zal zijn voor het aanpassen van de rijsnelheid. Een bijna net zo grote groep is niet in te delen in een van de categorieën. Dit betekent dat op deze vraag zeer gevarieerd werd geantwoord. Daarna wordt het invorderen van het rijbewijs of de auto het vaakst genoemd als meest invloedrijke sanctie/maatregel. Ruim 10% van de respondenten vindt dat geen enkele sanctie van invloed zal zijn op het rijgedrag ten aanzien van snelheid.

De 'geloofwaardige snelheidslimieten', hier geïnterpreteerd als het aanpassen van de maximum snelheid aan het tijdstip en de weginrichting, wordt door bijna 6% gezien als meest invloedrijke

Alcohol

Bij alcoholovertredingen vindt meer dan de helft van de respondenten dat de wijze waarop nu opgetreden wordt, de goede is (56%). Een deel vindt dat er strenger gestraft moet worden (15%). Een ander deel vindt dat er juist milder gestraft moet worden (8%). Een klein aantal respondenten stelt

andere sancties voor. Voorbeelden hiervan zijn: ‘beter informeren’, ‘direct het rijbewijs invorderen’, ‘eerst een waarschuwing, de volgende keer een boete’, ‘direct een sanctie, niet tien maanden later’.

Gevraagd welke andere maatregelen invloed zouden hebben op hun eigen gedrag, geeft een deel van de respondenten het gebruik van een alcoholslot aan (22%) of voorlichting over de gevaren (25%) een goed idee te vinden. Daarnaast stellen de respondenten diverse andere maatregelen voor. De meest genoemde is ‘het volgen van een cursus/ EMA’. Daarnaast wordt door een aantal respondenten voorgesteld ‘meer/ intensiever te controleren’ en ‘de grens op 0 zetten’.

Eigendunk overtreders

Als laatste is in de vragenlijst gevraagd naar hoe de overtreders zichzelf inschatten als automobilist. Dit is gevraagd op basis van een aantal stellingen waarbij respondenten moesten aangeven in hoeverre ze het ermee eens waren. In de onderstaande tabel worden als eerste de mening over het eigen rijgedrag van de snelheidsovertreders getoond.

		Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens	Totaal
Ik rijd veiliger dan de gemiddelde Nederlander	aantal	1579	3030	4430	246	24	9309
	%	17,0	32,5	47,6	2,6	0,3	100
Zelfs als ik te hard rijd, behoud ik altijd de volledige controle over mijn voertuig	aantal	2053	4495	2066	619	76	9309
	%	22,1	48,3	22,2	6,6	0,8	100
Als ik te hard rijd op de auto(snel)weg levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	aantal	1884	4222	1785	1223	195	9309
	%	20,2	45,4	19,2	13,1	2,1	100
Als ik te hard rijd op provinciale wegen levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	aantal	1113	2871	2443	2428	454	9309
	%	12,0	30,8	26,2	26,1	4,9	100
Als ik te hard rijd binnen de bebouwde kom levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	aantal	615	1349	1906	3632	1807	9309
	%	6,6	14,5	20,5	39,0	19,4	100

Het blijkt dat de overtreders een relatief hoge dunk hebben van de eigen rijvaardigheden. Nog altijd ruim 20% vindt dat wanneer ze te hard rijden binnen de bebouwde kom, dit geen extra risico voor andere weggebruikers oplevert, dit gegeven op zich betekent al een risico voor veel ‘andere’ weggebruikers binnen de bebouwde kom! Ook het gegeven dat ruim 70% denkt dat ze, zelfs wanneer ze te hard rijden, altijd de volledige controle over het voertuig behoudt, lijkt zorgelijk.

Ook aan de automobilisten die met te veel alcohol op zijn bekeurd is naar de mening over het eigen rijgedrag gevraagd.

		Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens	Totaal
Ik rijd veiliger dan de gemiddelde Nederlander	aantal	80	127	125	15	3	350
	%	22,9	36,3	35,7	4,3	0,9	100
Zelfs als ik met te veel alcohol op rijd, behoud ik altijd de volledige controle over mijn voertuig	aantal	32	59	117	112	30	350
	%	9,1	16,9	33,4	32,0	8,6	100
Als ik met iets te veel alcohol op rijd, levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	aantal	41	91	79	96	43	350
	%	11,7	26,0	22,6	27,4	12,3	100
Ik kan beter rijden met alcohol op dan de gemiddelde Nederlander	aantal	21	23	133	109	64	350
	%	6,0	6,6	38,0	31,1	18,3	100

Opvallend is dat bijna 60% van de voor rijden met alcohol bekeurde overtredders vindt dat ze beter rijden dan de gemiddelde Nederlander. De inschatting van de risico's van met alcohol op rijden is eveneens zorgelijk.

Perceptieonderzoek

Jaarlijks laat BVOM onderzoek uitvoeren onder Nederlandse mottorrijtuigbestuurders naar de perceptie van verkeerscontroles en verkeersovertredingen. Recentelijk is het rapport over 2007 verschenen. Voor dit onderzoek zijn de paragrafen over snelheids- en alcoholovertredingen interessant, omdat wij in onze vragenlijst een aantal vragen op dezelfde manier hebben gesteld als in het perceptieonderzoek. Hieronder geven we een aantal relevante resultaten uit het perceptieonderzoek weer waarbij we tevens hebben gekeken naar de resultaten op dezelfde vragen onder de overtredders. Het BVOM heeft ons de beschikking gegeven over het databestand dat ten grondslag ligt aan het rapport. De resultaten daarvan beschrijven we ook in deze paragraaf.

Van de personen die een bekeuring hebben gehad (bijna 36% van de respondenten) is in de onderstaande tabel te zien hoe vaak het bekeuringen voor snelheid en alcohol betrof.

Tabel 5: Soort bekeuring

Bekeuring betreft:	Snelheid	Alcoholgebruik	Anders	Totaal
2003	81%	1%	18%	100%
2004	79%	0%	21%	100%
2005	80%	0%	20%	100%
2006	82%	0%	18%	100%
2007	81%	0%	19%	100%

Snelheid

Eigen gedrag

Een aantal vragen gaan over of respondenten zich houden aan de geldende snelheidslimieten op verschillende wegtypen. Wat opvalt in het onderzoek is dat naarmate de snelheidslimiet lager is, de respondenten zich er vaker aan houden. Uit het perceptieonderzoek blijkt dat 57% soms tot vaak te hard rijdt op de autosnelweg, 46% rijdt soms tot vaak te hard op een 80 km weg en ongeveer 39% rijdt soms tot vaak te hard op 50 km en op 30 km wegen.

Volgens het perceptieonderzoek is er de laatste jaren sprake van een positieve gedragsverandering: meer automobilisten zijn zich aan de snelheidslimiet gaan houden.

Wanneer we naar het overtrederonderzoek kijken zien we echter een iets minder positieve houding.

	Perceptieonderzoek	Overtrederonderzoek
Rijdt soms tot heel vaak te hard op autosnelweg	57%	76%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 80km weg	46%	66%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 50km weg	39%	45%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 30km weg	39%	44%

Zo bezien lijkt het alsof de respondenten uit het perceptieonderzoek duidelijk afwijken van de overtreders. Vandaar dat we dezelfde tabel nog eens weergeven, maar dan voor de voor te hard rijden bekeurde overtreders in het perceptieonderzoek. Dit waren er in 2007 1833.

	Overtreders perceptieonderzoek	Overtrederonderzoek
Rijdt soms tot heel vaak te hard op autosnelweg	77%	76%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 80km weg	63%	66%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 50km weg	49%	45%
Rijdt soms tot heel vaak te hard op 30km weg	41%	44%

Uit de tabel blijkt dat de overtreders in het perceptieonderzoek ongeveer hetzelfde gedrag vertonen als degenen uit het overtrederonderzoek.

Mening over regels

Over het algemeen geldt: hoe lager de snelheidslimiet des te hoger het draagvlak voor de limiet. Dit strookt ook met het zelfgerapporteerd rijgedrag van automobilisten uit het perceptieonderzoek. Een opvallende uitzondering is de 100km/u grens op de autosnelweg. Hiervoor bestaat een veel geringer draagvlak. Ook deze vraag is gesteld aan de overtreders en het beeld is hier toch anders dan bij de respondenten uit het perceptieonderzoek, zelfs bij de snelheidsovertreders in het perceptieonderzoek (zie onderstaande tabel).

	Perceptieonderzoek	Overtreders perceptie onderzoek	Overtreder onderzoek
Max. 120 km/u op autosnelweg is goed	64%	54%	38%
Max. 100 km/u op autoweg is goed	37%	28%	56%
Max. 80 km/u op weg is goed	79%	76%	68%
Max. 50 km/u op weg is goed	84%	85%	86%
Max. 30 km/u op weg is goed	73%	77%	71%

Het draagvlak voor de maximumsnelheid op 80km, 50km en 30km wegen komt in alle drie de groepen redelijk overeen, waarbij het meeste draagvlak bestaat voor de maximumsnelheid van 50 km/u. Bij de respondenten in het overtrederonderzoek is er veel meer draagvlak voor de maximumsnelheid van 100km/u en veel minder draagvlak voor 120km/u.

Met uitzondering van de 100 km/u grens is het draagvlak voor de snelheidslimieten vergeleken met voorgaande jaren gestegen. Het draagvlak voor de 100km/u grens is in 2007 juist sterk gedaald.

Mening over aantal controles

Hoe lager de snelheidslimiet hoe groter het draagvlak voor meer controles. Dit geldt in beide onderzoeken. In de onderstaande tabel wordt het aandeel automobilisten dat het aantal controles (veel) te weinig vindt, weergegeven, waarbij we weer de drie bekende groepen onderscheiden.

	Perceptie onderzoek	Overtreders perceptieonderzoek	Overtreder onderzoek
Vindt het aantal controles op auto(snel)weg (veel) te weinig	19%	12%	12%
Vindt het aantal controles op 80 km weg (veel) te weinig	30%	24%	15%
Vindt het aantal controles op 50 km weg (veel) te weinig	41%	36%	28%
Vindt het aantal controles op 30 km weg (veel) te weinig	53%	49%	44%

Opvallend is vooral het hoge aandeel automobilisten (zowel overtreders als niet-overtreders) dat het aantal controles in 30 km gebieden veel te weinig vindt. Toch bestaat er onder de respondenten uit het overtrederonderzoek minder draagvlak voor de controles dan onder de respondenten uit het perceptieonderzoek, met name bij de 80 km wegen en de 50 km wegen is het verschil aanzienlijk.

Risicoperceptie

Over het algemeen geldt: hoe lager de snelheidslimiet des te meer men het eens is met de stelling dat het overschrijden van de snelheidslimiet de kans op ongelukken vergroot. Het aandeel automobilisten dat dit vindt, bedraagt:

53% op autosnelwegen

76% op 80 km wegen

82% op 50 km wegen

73% op 30 km wegen

Dit aandeel is de laatste jaren wat toegenomen op de autosnelweg en 80 km wegen. Voor 50 km wegen is dit percentage in 2007 wat afgenomen. Voor alle wegtypen is de ervaren pakkans in 2007 lager dan voorgaande jaren. Voor de autosnelweg wordt een beduidend negatieve trend ingezet, die zelfs lager ligt dan in 2003.

Pakkans

De ervaren pakkans varieert per weglimiet. De inschatting van de pakkans is voor de respondenten uit beide onderzoeken ongeveer gelijk. Dit is te zien in de onderstaande tabel. De gegevens zijn niet helemaal vergelijkbaar omdat de vraag niet exact op dezelfde manier is gesteld.

	Perceptieonderzoek	Overtreders perceptieonderzoek	Overtrederonderzoek
Pakkans op de 120 km weg is (zeer) groot			26%
Pakkans op de 100 km weg is (zeer) groot			27%
Pakkans op autosnelweg is (zeer) groot	20%	23%	
Pakkans op de 80 km weg is (zeer) groot	30%	33%	
Pakkans op de 50 km weg is (zeer) groot	27%	29%	31%
Pakkans op 30 km weg is (zeer) groot	11%	11%	14%

Automobilisten ervaren de kans dat men gepakt wordt terwijl men te hard rijdt het grootst op 80 km en 50 km wegen. De overtreders in het overtrederonderzoek schatten de pakkans op 50 km wegen en 30 km wegen iets hoger in dan de respondenten in het perceptieonderzoek.

Zinvolheid van controles

In het algemeen vindt 85% van de automobilisten snelheidscontroles (heel) zinvol. De laatste jaren neemt dit draagvlak steeds verder toe.

- 65% op de autosnelweg
- 84% op 80 km wegen
- 87% op 50 km wegen

Bekendheid van controles

Bijna 95% van de automobilisten heeft het laatste jaar iets gemerkt van snelheidscontroles (gezien, ondervonden of over gehoord/gelezen). Dit aandeel is de laatste jaren redelijk constant.

Alcohol

Eigen gedrag

78% zegt nooit auto te rijden met alcohol op. Ruim 1 op 5 zegt wel af en toe met alcohol op te rijden. Bijna 6% zelfs eenmaal per maand of vaker. Het aandeel automobilisten dat aangeeft met alcohol op te rijden, is in 2007 iets toegenomen (5,7%) ten opzichte van voorgaande jaren. In het perceptieonderzoek van 2007 zijn maar 9 respondenten die hebben aangegeven de laatste 12 maanden bekeurd te zijn voor rijden onder invloed. Deze groep is te klein om in de analyses mee te nemen. Vandaar dat we de gegevens uit het gehele perceptieonderzoek vergelijken met het overtrederonderzoek.

Het blijkt meteen dat overtreders veel vaker met alcohol op rijden dan de 'algemene' populatie. Onder de overtreders geeft maar 27% aan nooit met alcohol op te rijden (tegenover 78% van de gehele populatie), en ruim 30% rijdt eens per maand of vaker met teveel alcohol op (tegenover 6% van de gehele populatie).

Mening over regels

2% vindt dat de promillagegrens omhoog moet, 52% geeft de voorkeur aan een strengere norm. Dit beeld is over de jaren redelijk stabiel.

Van de overtreders vindt 26% dat de promillagegrens omhoog moet en maar 18% geeft de voorkeur aan een strengere norm. Overigens geldt voor de respondenten uit beide onderzoeken dat eveneens

een grote groep de huidige normering goed vindt, 42% van de populatie in het perceptieonderzoek en 38% van de overtreders is deze mening toegedaan.

Mening over aantal controles

Rond 55% is van mening dat het aantal controles op alcoholgebruik (veel) te weinig is.

De trend over de afgelopen jaren voor meer controles, vertoont een licht dalend verloop. Het draagvlak neemt dus af.

Risicoperceptie

Ruim 80% is het (helemaal) eens met de uitspraak dat alcoholgebruik de ongevalkans vergroot. Dit aandeel is de laatste jaren stabiel.

Pakkans

De kans dat men gepakt wordt, terwijl men te veel alcohol heeft gedronken, schat van de respondenten uit het perceptieonderzoek ongeveer 53% (zeer) klein in. Terwijl 21% uit deze groep deze kans (zeer) groot inschat. Onder de overtreders uit het overtrederonderzoek is de groep die de kans neutraal inschat iets groter en de groep die de kans klein inschat kleiner. Maar een gelijk percentage (21%) schat de kans (zeer) groot in.

Hoe groot schat u de kans dat u wordt aangehouden wanneer u teveel gedronken hebt?	Perceptie-onderzoek	Overtreders-onderzoek
zeer groot	4,1%	4,5%
groot	16,6%	16,0%
neutraal	21,4%	35,6%
klein	31,1%	20,3%
zeer klein	21,5%	17,1%
geen antwoord	5,4%	6,4%

De subjectieve pakkans is ten opzichte van voorgaande jaren sterk gestegen.

Zinvolheid van controles

Het draagvlak voor alcoholcontroles is al jaren onverminderd zeer hoog: bijna iedereen (99%) uit het perceptieonderzoek is van mening dat controles (heel) zinvol zijn. Hoewel de overtreders ook in ruime meerderheid de controles op alcohol (heel) zinvol vinden (83%) is het percentage dat de alcoholcontroles (absoluut) niet zinvol vindt bij de overtreders veel hoger (13%) dan bij de respondenten uit het perceptieonderzoek (1%). Dit betekent dat overtreders van artikel 8 van de WVV liefst minder kritisch naar alcoholgebruik in het verkeer kijken.

4.1. Aanvullende analyses perceptieonderzoek

Bij de aanvullende analyses is bekeken of de antwoorden van respondenten die het afgelopen jaar een boete hebben gekregen verschillen van de andere respondenten. Vanwege het feit dat er in 2007 maar 9 respondenten een bekeuring voor alcohol in het verkeer hebben gehad, zijn deze ana-

lyses alleen mogelijk bij de snelheidsovertreders. Alle verschillen die genoemd worden zijn getoetst met een Chi-kwadraat toets en bleken statistisch significant te zijn.

Snelheid

De respondenten die het afgelopen jaar een boete hebben gekregen voor overtreding van de snelheidslimiet, voldoen over het algemeen aan de volgende kenmerken.

- Het betreft vooral mannen (60%)
- Ze zijn tussen de 35 en 49 jaar (40%)
- Ze zijn hoofdzakelijk bestuurders van de eigen auto (82%) of een lease auto (15%)
- Ze hebben over het algemeen langer dan 1 jaar hun rijbewijs (99,9%).

Respondenten die het afgelopen jaar een boete hebben gekregen voor het overschrijden van de snelheidslimiet verschillen op de volgende punten van niet-overtreders:

- Overtreders zijn vaker van mening dat er teveel gecontroleerd wordt, op alle wegen (35% tegenover 21% op autosnelweg). Het verschil tussen overtreders en niet-overtreders wordt kleiner naarmate de maximum snelheid op een weg lager is (10% tegenover 9% op 30km wegen).
- Overtreders vinden vaker dat de maximum snelheid op alle wegen te laag is (59% tegenover 50%). Ook hier wordt het verschil kleiner naarmate de maximum snelheid lager ligt (19% tegenover 18%).
- Overtreders menen vaker dat een overtreding van de snelheidslimiet op autosnelwegen de kans op ongelukken niet vergroot (35% tegenover 28%). Binnen de bebouwde kom vindt ook het merendeel van de overtreders dat te hard rijden de kans op een ongeluk vergroot, maar minder sterk dan niet-overtreders (28% tegenover 31% geheel mee eens).
- Overtreders schatten de pakkans hoger in dan niet-overtreders (38% tegenover 32%). Alleen op 30 km wegen schatten ze de kans even hoog in (11%).
- Overtreders vinden snelheidscontroles minder zinvol (69% tegenover 80% zinvol), dit geldt vooral voor autosnelwegen (55% tegenover 62% zinvol).

4.2. Samenvatting

Uit het literatuuronderzoek blijkt onder andere dat de effecten van de optredens van de VHT's moeilijk te meten zijn. Volgens de onderzoekers is het wel aannemelijk dat de daling van het aantal dodelijke verkeersongelukken en ziekenhuisgewonden ten minste deels op het conto van de VHT's kan worden geschreven.

Ruim 40% van de verkeersdelinquenten is binnen vier jaar opnieuw vervolgd, in acht van de tien gevallen is dit wegens een nieuw verkeersdelict (WODC, 2004).

Van Erp (2006) constateert dat handhaving alleen effectief is als zoveel mogelijk rekening wordt gehouden met de factoren die aan de naleving of overtreding ten grondslag liggen. Zij pleit voor maatwerkoplossingen.

Goldenbeld en van Schagen (2008) concluderen dat er in ruime mate wetenschappelijk bewijs wordt geleverd dat een combinatie van toezicht en straf de verkeersveiligheid bevordert en de regelover-treding voorkomt.

ISA (Intelligente Snelheidsassistentie) heeft een aanzienlijk snelheidsverlagend effect, met name in situaties waar snelheidslimieten weinig geloofwaardig zijn. Daarnaast zijn er minder snelheidsover-tredingen en kleinere snelheidsverschillen wanneer met ISA wordt gereden (SWOV-factsheet).

De SWOV komt tot de conclusie dat geloofwaardige snelheidslimieten een veelbelovend aangrij-pingspunt zijn voor snelheidsbeheersing en daarmee voor de verkeersveiligheid (SWOV-factsheet). Uit de internationale literatuur komt naar voren dat een combinatie van het innemen van het rij-bewijs en het deelnemen aan een speciaal educatieprogramma voor personen die zijn veroordeeld voor rijden onder invloed het meeste effect heeft om recidive te voorkomen (Watson 1998).

Het overtrederonderzoek, uitgevoerd onder een steekproef van ruim 100.000 overtreiders op de twee speerpunten snelheid en alcohol in het verkeer, toont aan dat de huidige wijze van sancti-onering redelijk effectief is. De sancties voor alcoholovertredingen zijn effectiever dan die voor snelheidsovertredingen.

Voor snelheid geldt dat de sancties meer effect hebben bij vrouwen dan bij mannen. Bovendien zien we dat een hogere boete een groter effect heeft op het gedrag van de overtreiders.

Voor alcoholovertredingen geldt dat vrouwen vaker 'incidentele' overtreiders zijn dan mannen. De inschatting van de pakkans speelt bij het gebruik van alcohol ook een rol. Het effect van de sanctie is groter naarmate de pakkans hoger wordt ingeschat. Bij snelheid vonden we geen aantoonbaar ef-fect van de inschatting van de pakkans.

Voor beide typen overtredingen geldt dat de sociale omgeving een rol speelt bij het effect van de sanctie. Indien de sociale omgeving negatief tegenover de overtreding staat, is het effect van de sanctie groter.

De meerderheid van de alcoholovertreders (56%) vindt de huidige manier van sanctioneren goed, terwijl 36,5% van de snelheidsovertreders deze mening is toegedaan. De overtreiders noemen vooral hogere boetes als meest effectieve sanctie voor te snel rijden. Bij beide typen overtredingen blijkt er een beperkte groep te zijn op wie geen enkele sanctie enige invloed zal hebben.

De resultaten van het overtrederonderzoek zijn op een aantal punten vergeleken met het per-ceptieonderzoek. Hieruit blijkt dat de overtreiders die met teveel alcohol op achter het stuur zijn gepakt een duidelijke risicogroep vormen. Zij rijden veel vaker met teveel alcohol op dan de totale populatie weggebruikers.

Ditzelfde zien we ook bij de snelheidsovertreders, echter in duidelijk mindere mate.

5 *Beeld van praktijk getoetst: expertmeeting*

Op de expertmeeting was een aantal experts op het terrein van verkeershandhaving aanwezig (zie bijlage 4 voor een overzicht van de deelnemers). Zij vertegenwoordigden het beleid, de praktijk en de wetenschap. Centraal stonden onderzoeksvraag 4 en 5. Aan de experts werden de resultaten van het onderzoek voorgelegd evenals enkele aan het onderzoek ontleende stellingen (zie bijlage 5 voor de stellingen).

Alcohol en verkeer

Binnen Europa is de tendens waarneembaar dat steeds minder mensen na alcoholgebruik achter het stuur gaan zitten. Er zijn verschillende groepen die rijden onder invloed: recidivisten / hardnekkige alcoholisten, jongeren en Oost-Europeanen. Er zijn ook groepen waarbij de persoonlijke omstandigheden een belangrijke rol in spelen. Hier moet rekening mee worden gehouden bij de handhaving.

De nul promillage-limiet werd als oplossing gezien om het calculerende gedrag van met name de beginnend bestuurder tegen te gaan. Schokkende reclamecampagnes zoals in België zouden ook het alcoholgebruik in het verkeer doen verminderen. De aanwezigen gaven aan dat er vooral harder moest worden opgetreden tegen het rijden onder invloed, zoals het direct intrekken van het rijbewijs en de inbeslagname van de auto en bij de extreme gevallen zelfs een gevangenisstraf. Ook de EMA-cursus wordt als effectief gezien en er werd verwezen naar het alcoholslot als mogelijke oplossing.

Snelheidsovertredingen

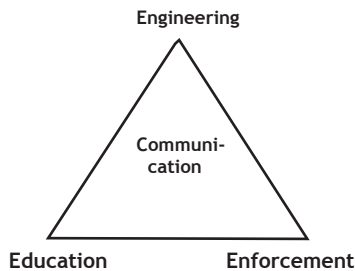
De pakkans met betrekking tot snelheidsovertredingen is relatief groot, een verhoging van capaciteit om pakkans te vergroten voegt weinig toe. Er moet vooral ‘slimmer’ worden gehandhaafd, het beeld van een heksenjacht op automobilisten door meer handhaving moet worden voorkomen.

Bij snelheidsovertredingen is vaak sprake van calculerend gedrag: ‘een marge van 30 km te hard kan nog’. Met name de zakelijk rijders zouden calculerend rijden en rekening houden met bekeuringen. Daarnaast zit het in ‘de aard van het beestje’ om af en toe te hard te rijden. Een sanctie naar draagkracht zou waarschijnlijk meer invloed hebben, nu is de geldboete immers al ingecalculleerd. Ook bij snelheidsovertreders is er een verschil te maken tussen eenvoudige overtredders en de recidivisten. Een sanctie moet derhalve op maat zijn en op de persoon afgestemd zijn; een soort persoonsgerichte aanpak

Stellingen

De aanwezigen onderschreven de stelling dat binnen de verkeershandhaving nog steeds de juiste prioriteiten worden gesteld, dat wil zeggen: 'HELMGRAS' en handheld bellen. Het zijn nog steeds relevante onderwerpen / prioriteiten, maar er zijn ook nieuwe onderwerpen die aandacht vragen, zoals de toename van asociaal gedrag (met name bij jongeren) en vermoeidheid en drugs in het verkeer.

Ook waren de aanwezigen het eens met stelling: *De verkeersveiligheid is het best gediend met een gecombineerde en afgewogen inzet van infrastructurele maatregelen, voorlichting en educatie en handhaving.* In dit kader werd verwezen naar de drie E's: Engineering, Education en Enforcement.



Deze driehoek is van essentieel belang voor een goede aanpak. Op alle drie de punten moeten evenwichtige inspanningen worden gepleegd. Met name het communicatie-aspect blijft volgens de deelnemers vaak onderbelicht.

Communicatie is ook van belang als het gaat om bijvoorbeeld het instellen van een snelheidslimiet van 100 km naar 80 km. Door communicatie moet er draagvlak worden gecreëerd.

De pakkans wordt in zijn algemeenheid beschouwd als een belangrijke regulator van norm-overschrijdend gedrag. De experts zijn van mening dat men zich moet afvragen waar de meeste winst te behalen is. De pakkans van rijden onder invloed is redelijk hoog. Hardnekkige overtreeders blijven toch wel recidiveren, de veiligheidswinst valt dus tegen. Men zal zich moeten afvragen wat de meeropbrengst is van meer controles.

Een meer persoonsgebonden aanpak (met name bij alcohol) en op thema (bijvoorbeeld Oost Europeanen) zou een verbetering kunnen zijn.

Bij snelheid zit de pakkans al redelijk aan het maximum (met name bij snelwegen), maar er valt nog winst te behalen binnen de bebouwde kom door middel van gerichte inzet.

Een structurele verandering van nalevingsgedrag van weggebruikers en daarmee de verkeersveiligheid is vooral te verwachten van inspanningen op gebied van de Engineering. Waar het echter gaat om de Enforcement komen de grenzen zo langzamerhand wel in zicht. De aanwezigen verwachten in dit verband het meest van maatwerk. Dat wil zeggen een persoonsgerichte aanpak verkeersovertreeders (jongeren, Oost-Europeanen, beginnend bestuurders, hardnekkige recidivisten) en persoonsgerichte sancties (invordering of inbeslagname rijbewijs, inbeslagname auto, puntenrijbewijs).

Daarnaast verwacht men veel van een informatiegestuurde inzet van verkeershandhavingsteams (op hot spots en hot times). Niet meer, maar gericht handhaven luidt dus het devies.

Wel wordt opgemerkt dat boetes nodig zijn, maar boetes alleen zijn niet effectief. Ook een combinatie van belonen en straffen zou bruikbaar zijn (beloning via kortingen op verzekeringen). Tenslotte wordt opgemerkt dat het enkel verhogen van de geldboete geen nut heeft, er moet altijd een relatie zijn met de verkeersveiligheid. Anders verlies je als overheid je geloofwaardigheid.

De aanwezigen konden zich vinden in deze stelling dat de snelheidslimieten, op flexibele wijze, meer in overeenstemming dienen te worden gebracht met het actuele verkeersbeeld.

De noodzaak van de snelheidslimiet ter plaatse moet duidelijk zijn. Men ziet echter ook wel bezwaren in de organisatie en praktische uitvoering hiervan.

6 *Conclusies en aanbevelingen*

Een samenvatting van de belangrijkste conclusies en aanbevelingen op basis van het verzamelde materiaal wordt hieronder weergegeven.

6.1. *Conclusies*

1. Wanneer gekeken wordt naar het aantal verkeersdoden en -gewonden behoort Nederland tot de veiligste landen in Europa.
2. De effectiviteit van de handhavingsdruk (vaste en mobiele controles) zit in Nederland waarschijnlijk op zijn maximum. De extra veiligheidswinst (minder verkeersdoden en -gewonden) die nu nog gerealiseerd kan worden, zal met de huidige methoden van handhavingsdruk alleen met een enorme uitbreiding van handhavingsdruk gerealiseerd kunnen worden.
3. De sanctionering in het kader van de verkeershandhaving ten aanzien van snelheid en alcohol lijkt in Nederland redelijk effectief.
4. Elke bekeuring (sanctie) heeft een gering en relatief kortdurend effect op de verkeersveiligheid. Met een handhavingsdruk van ruim 8 miljoen bekeuringen (en andere sancties) voor te snel rijden en rijden onder invloed, is het cumulatief effect op de verkeersveiligheid in Nederland zeer groot.
5. Het effect van de sanctionering op de overtreeders is groter bij de alcoholovertreders dan bij de snelheidsovertreders.
6. Overtreders van snelheidsovertredingen rijden relatief vaker te hard op wegen dan de gehele populatie bestuurders van motorvoertuigen (58% tegenover 45%) en vormen daarmee een risicogroep.

7. De alcoholovertreders vormen een nog grotere risicogroep omdat de zelf gerapporteerde recidive binnen deze groep zeer hoog is: zij rijden veel vaker met te veel alcohol op dan de algehele populatie bestuurders van motorvoertuigen (73% tegenover 22%). Dit betekent dat driekwart van de groep die wordt gepakt met teveel alcohol op, regelmatig dit risicovolle, ongewenste gedrag vertoont.
8. Bij een gedeelte van de overtreders heeft de sanctie een minimaal effect. Deze groep zal er altijd zijn. Alleen op maat gesneden sanctionering lijkt bij deze groep enig effect te sorteren. Daarvoor moeten ze echter wel terecht komen bij een instantie die sanctionering op maat kan toepassen (Openbaar Ministerie, Zittende Magistratuur).
9. Hoewel een groot deel van de overtreders aangeeft dat hogere boetes effectief (zullen) zijn, wordt deze optie door de experts en de literatuurstudies niet als meest effectief gezien.
10. De driehoek met de drie E's (Engineering, Education and Enforcement) is van essentieel belang voor een effectieve aanpak van de verkeershandhaving. Op alle drie de punten moeten inspanningen worden gedaan. Het communicatieaspect kan nog veel verbeterd worden; hier moet meer aandacht voor komen (handhavingscommunicatie), zowel tussen partijen onderling (Ministerie van V&W, CBR en BVOM) als richting het publiek.
11. Een limiet is geloofwaardig als deze in overeenstemming is met het beeld dat de weg en de wegomgeving oproept. Geloofwaardige snelheidslimieten door middel van zogenaamd 'slimme' wegen (die de limiet aanpassen aan de omstandigheden op de weg, zoals aanbod van verkeer en tijdstip), Intelligente Snelheidsaanpassing (ISA), maar ook de inzet van het alcoholslot, zijn technische aanpassingen (Engineering) waarvan de laatste twee (kunnen) worden ingezet als sanctie, die in de nabije toekomst, zowel vanuit het perspectief van de overtreders als vanuit het perspectief van de handhaving zullen leiden tot een groter effect van de sanctionering en daarmee tot een grotere verkeersveiligheid.

6.2. *Aanbevelingen*

1. Wij adviseren de handhavingdruk op de huidige manier te handhaven (onderhoud) op de huidige prioriteiten (HELMGRAS) om het huidige nalevingpercentage vast te houden. Door middel van een themagerichte aanpak van risicogroepen onder de verkeersdeelnemers (jongeren, Oost-Europeanen, beginnend bestuurders, hardnekkige recidivisten) en persoonsgerichte sancties (invordering of inbeslagname rijbewijs, inbeslagname auto, punten-rijbewijs) moet het mogelijk zijn om effecten van sancties verder te optimaliseren.
2. Daarnaast kan de informatiegestuurde en gebiedsgerichte inzet van verkeershandhavingsteams (risicoanalyse), ondersteund door infrastructurele maatregelen en communicatie, bijdragen aan extra veiligheid. Niet meer, maar gericht handhaven luidt dus het devies.

3. Communicatie blijft een belangrijk thema in de verkeershandhaving, zowel tussen de partijen die zich bezig houden met verkeershandhaving onderling, als richting het publiek. Het BVOM kan hierin een rol spelen, net als het ministerie van Verkeer & Waterstaat.
4. Sanctionering op maat ten behoeve van de risicogroepen (recidivisten, alcoholovertreders) kan alleen gerealiseerd worden indien het OM en de ZM voldoende geïnformeerd zijn over de verwachte effecten hiervan. Het BVOM kan hierin een leidende rol spelen door bijvoorbeeld de gerichte verspreiding van onderzoeksresultaten.
5. Hogere boetes worden door de overtreeders als effectief beschouwd, hoewel dit niet wordt onderbouwd door de literatuur en de mening van de experts. De inzet van hogere boetes bij 'zwaardere' overtredingen (breed gedragen door de overtreeders) biedt de mogelijkheid de effectiviteit van de sancties te vergroten op specifieke thema's.
6. De technische aanpassingen waarvan wij verwachten dat ze een positief effect op de naleving van de regels en de verkeersveiligheid hebben, zullen stapsgewijs ingevoerd en uitgetest worden. Het BVOM kan in overleg met het ministerie van Verkeer & Waterstaat een initiërende rol spelen bij het uitzetten van pilots op dit gebied.
7. Het BVOM kan de mogelijkheden van belonen (gedragen door overtreeders en de literatuur) naast het straffen verkennen, bijvoorbeeld op basis van initiatieven in andere Europese landen.

Literatuur

Plasmans, N. & Tuinenburg, D. (2006), *Eindevaluatie Pilot subjectieve verkeersonveiligheid regio IJsselland*, BVOM

Green, R.E., French, J.F. & Haberman, W. (1991) The effects of combining sanctions and rehabilitation for driving under the influence: an evaluation of the new jersey alcohol countermeasures program, *Accid anal. & prev.* Vol. 23 nr. 6 p. 534-555.

Goldenbeld, Ch. & Schagen, I.N.L.G. van (2008) Verkeerstoezicht en straffen voor verkeersveiligheid, *Trema strafstoetingsbulletin* nr. 2, oktober 2008, p. 34-42.

Meershoek, G. & Krommendijk, M. (2008) *Verkeershandhaving: prestaties leveren, problemen aanpakken*, Den Haag Politie & Wetenschap

Berkhout, R. (2006), *Verkeershandhaving: een Flevolands gezicht*, Apeldoorn Politieacademie

SWOV-Factsheet (2007), Intelligente Snelheidsassistentie, Leidschendam SWOV

SWOV-Factsheet (2007), naar geloofwaardige snelheidslimieten, Leidschendam SWOV

Nes, C.N. van, Schagen, I.N.L.G. van, Houtenbos, M. & Morsink, P.L.J. (2007) *De bijdrage van geloofwaardige limieten en ISA aan snelheidsbeheersing*. Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV, Leidschendam.

Van Erp, J. G. (2006) *Handhaving en gedrag*, Den Haag ministerie van Justitie Expertisecentrum Rechtspleging & Rechtshandhaving

Blom, M., Wartna, B.S.J. (2004) *Recidive onder verkeersdelinquenten, een overzicht van hun strafrechtelijke carrière*. WODC, Den Haag

Watson, B.(1998) The effectiveness of drink driving licence actions, remedial programs and vehicle based sanctions, in: *Proceedings 19th ARRB Research Conference*, p. 66-87

Lawpoolsri, S et.al (2006) *Speeding Tickets: effective deterrents for future violations or not?* TRB Annual Meeting cd-rom

Bijlage 1 Frequentie OM-en ZM-zaken alcohol en snelheid per politieregio

Snelheid politieregio	aantal	zwaar	middel	licht	ratio zwaar	ratio licht
Zaanstreek Waterland	427	34	182	211	0,080	0,494
Zuid Holland Zuid	622	46	296	280	0,074	0,450
Midden en West Brabant	1199	85	542	572	0,071	0,477
Gooi- en vechtstreek	454	32	183	239	0,070	0,526
Onbekend/ buitenland	2104	146	880	1078	0,069	0,512
Gelderland Midden	861	58	394	409	0,067	0,475
Rotterdam Rijnmond	1872	125	891	856	0,067	0,457
Brabant Zuid Oost	873	56	380	437	0,064	0,501
Noord Holland Noord	859	54	401	404	0,063	0,470
Zeeland	455	28	209	218	0,062	0,479
Gelderland Zuid	799	45	362	392	0,056	0,491
Utrecht	1554	87	673	794	0,056	0,511
Twente	753	41	367	345	0,054	0,458
Flevoland	1199	64	538	597	0,053	0,498
Noord en Oost Gelderland	984	52	475	457	0,053	0,464
Limburg Zuid	542	28	231	283	0,052	0,522
Hollands Midden	751	38	313	400	0,051	0,533
Limburg Noord	614	30	315	269	0,049	0,438
Brabant Noord	951	44	458	449	0,046	0,472
Amsterdam Amstelland	1655	76	676	903	0,046	0,546
Haaglanden	1509	66	614	829	0,044	0,549
Kennemerland	854	36	376	442	0,042	0,518
Friesland	1167	49	549	569	0,042	0,488
Groningen	1227	50	583	594	0,041	0,484
Drenthe	1183	44	505	634	0,037	0,536
IJsselland	1118	37	524	557	0,033	0,498

Snelheid politieregio	aantal	zwaar	middel	licht	ratio zwaar	ratio licht
Haaglanden	1509	66	614	829	0,044	0,549
Amsterdam Amstelland	1655	76	676	903	0,046	0,546
Drenthe	1183	44	505	634	0,037	0,536
Hollands Midden	751	38	313	400	0,051	0,533
Gooi- en vechtstreek	454	32	183	239	0,070	0,526
Limburg Zuid	542	28	231	283	0,052	0,522
Kennemerland	854	36	376	442	0,042	0,518
Onbekend/ buitenland	2104	146	880	1078	0,069	0,512
Utrecht	1554	87	673	794	0,056	0,511
Brabant Zuid Oost	873	56	380	437	0,064	0,501
IJsselland	1118	37	524	557	0,033	0,498
Flevoland	1199	64	538	597	0,053	0,498
Zaanstreek Waterland	427	34	182	211	0,080	0,494
Gelderland Zuid	799	45	362	392	0,056	0,491
Friesland	1167	49	549	569	0,042	0,488
Groningen	1227	50	583	594	0,041	0,484
Zeeland	455	28	209	218	0,062	0,479
Midden en West Brabant	1199	85	542	572	0,071	0,477
Gelderland Midden	861	58	394	409	0,067	0,475
Brabant Noord	951	44	458	449	0,046	0,472
Noord Holland Noord	859	54	401	404	0,063	0,470
Noord en Oost Gelderland	984	52	475	457	0,053	0,464
Twente	753	41	367	345	0,054	0,458
Rotterdam Rijnmond	1872	125	891	856	0,067	0,457
Zuid Holland Zuid	622	46	296	280	0,074	0,450
Limburg Noord	614	30	315	269	0,049	0,438

Alcohol politieregio	aantal	zwaar	middel	licht	ratio zwaar	ratio licht
Twente	906	81	420	405	0,089	0,447
IJsselland	715	62	299	354	0,087	0,495
Limburg Zuid	783	60	393	330	0,077	0,421
Noord en Oost Gelderland	1086	81	371	634	0,075	0,584
Limburg Noord	591	44	306	241	0,074	0,408
Groningen	886	65	397	424	0,073	0,479
Amsterdam Amstelland	2130	153	945	1032	0,072	0,485
Midden en West Brabant	1275	90	698	487	0,071	0,382
Zaanstreek Waterland	570	40	287	243	0,070	0,426
Noord Holland Noord	953	63	451	439	0,066	0,461
Brabant Zuid Oost	1297	85	671	541	0,066	0,417
Hollands Midden	1282	84	649	549	0,066	0,428

Alcohol politieregio	aantal	zwaar	middel	licht	ratio zwaar	ratio licht
Flevoland	850	55	375	420	0,065	0,494
Utrecht	2219	135	1060	1024	0,061	0,461
Brabant Noord	1063	64	496	503	0,060	0,473
Gelderland Midden	925	52	451	422	0,056	0,456
Zeeland	815	45	368	402	0,055	0,493
Gooi- en vechtstreek	622	33	277	312	0,053	0,502
Kennemerland	1225	63	572	590	0,051	0,482
Rotterdam Rijnmond	3852	198	1935	1719	0,051	0,446
Haaglanden	3085	150	1419	1516	0,049	0,491
Onbekend/ buitenland	2217	104	1109	1004	0,047	0,453
Zuid Holland Zuid	993	46	450	497	0,046	0,501
Gelderland Zuid	897	34	436	427	0,038	0,476
Friesland	1657	62	624	971	0,037	0,586
Drenthe	547	18	235	294	0,033	0,537

Alcohol politieregio	aantal	zwaar	middel	licht	ratio zwaar	ratio licht
Friesland	1657	62	624	971	0,037	0,586
Noord en Oost Gelderland	1086	81	371	634	0,075	0,584
Drenthe	547	18	235	294	0,033	0,537
Gooi- en vechtstreek	622	33	277	312	0,053	0,502
Zuid Holland Zuid	993	46	450	497	0,046	0,501
IJsselland	715	62	299	354	0,087	0,495
Flevoland	850	55	375	420	0,065	0,494
Zeeland	815	45	368	402	0,055	0,493
Haaglanden	3085	150	1419	1516	0,049	0,491
Amsterdam Amstelland	2130	153	945	1032	0,072	0,485
Kennemerland	1225	63	572	590	0,051	0,482
Groningen	886	65	397	424	0,073	0,479
Gelderland Zuid	897	34	436	427	0,038	0,476
Brabant Noord	1063	64	496	503	0,060	0,473
Utrecht	2219	135	1060	1024	0,061	0,461
Noord Holland Noord	953	63	451	439	0,066	0,461
Gelderland Midden	925	52	451	422	0,056	0,456
Onbekend/ buitenland	2217	104	1109	1004	0,047	0,453
Twente	906	81	420	405	0,089	0,447
Rotterdam Rijnmond	3852	198	1935	1719	0,051	0,446
Hollands Midden	1282	84	649	549	0,066	0,428
Zaanstreek Waterland	570	40	287	243	0,070	0,426
Limburg Zuid	783	60	393	330	0,077	0,421
Brabant Zuid Oost	1297	85	671	541	0,066	0,417
Limburg Noord	591	44	306	241	0,074	0,408
Midden en West Brabant	1275	90	698	487	0,071	0,382

Bijlage 2 Gespreksleidraad interviews

Gespreksleidraad vraaggesprekken onderzoek effecten sancties snelheidsovertredingen en rijden onder invloed, in opdracht van het BVOM

Versie politie (PM: RHC, NPI/Vts)

NB: uitgangspunt overzicht sanctiemogelijkheden en beleidskader

1. Introductie, toelichting achtergrond en doel onderzoek
2. Functie respondent en ervaring met verkeersstrafzaken
3. Aanbod verkeersovertredingen
 - beeld van trends en ontwikkelingen in aanbod van verkeersovertredingen
 - beeld recidive
4. Afhandeling verkeersovertredingen
 - prioriteitstelling en capaciteitstoedeling
 - selectie handhavingsmethoden en -locaties
 - werkwijze: kenteken/staande houding, onderscheid per type overtreder
 - toepassing richtlijnen/aanwijzingen OM
 - overleg en afstemming met OM
 - overleg met gemeente
5. Effectiviteit interventies en sancties
 - doel interventies politie en oplegging sancties door OM/ZM
 - beeld effect interventies politie en opgelegde sancties OM/ZM
 - knelpunten in regelgeving en beleid (richtlijnen/aanwijzingen)
 - suggesties ter verbetering effectiviteit interventies en sancties

Versie OM (PM: PaG)

NB: uitgangspunt overzicht sanctiemogelijkheden en beleidskader

1. Introductie, toelichting achtergrond en doel onderzoek
2. Functie respondent en ervaring met verkeerstrafzaken
3. Zaaksaanbod
 - beeld van trends en ontwikkelingen in aanbod van verkeersovertredingen
 - beeld recidive
 - indruk kwaliteit en kwantiteit zaaksaanbod
 - beeld sepots (beleid en technisch)
4. Zaaksbeoordeling
 - prioriteitstelling
 - selectie handhavingmethoden en -locaties
 - werkwijze: kenteken/staande houding, onderscheid per type overtreder
 - toepassing c.q. afwijking richtlijnen/aanwijzingen OM
 - samenhang met oriëntatiepunten LOVS
 - overleg en afstemming met politie
 - overleg met ZM
 - overleg met gemeente
5. Effectiviteit interventies en sancties
 - doel interventies politie en oplegging sancties door OM/ZM
 - beeld effect interventies politie en opgelegde sancties OM/ZM
 - knelpunten in regelgeving en beleid (richtlijnen/aanwijzingen)
 - suggesties ter verbetering effectiviteit interventies en sancties

Versie CBR

NB: uitgangspunt overzicht sanctiemogelijkheden en beleidskader

1. Introductie, toelichting achtergrond en doel onderzoek
2. Functie respondent en ervaring met vorderingsprocedure en EMA (maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid)
3. Zaaksaanbod
 - beeld van trends en ontwikkelingen in zaaksaanbod
 - beeld recidive
 - indruk kwaliteit en kwantiteit zaaksaanbod

4. Toepassing

- toepassing c.q. afwijking Regeling maatregelen rijvaardigheid en geschiktheid
- overleg met politie en OM

5. Effectiviteit maatregelen

- beeld effect opgelegde maatregelen
- knelpunten in regelgeving en beleid
- suggesties ter verbetering effectiviteit maatregelen

Bijlage 3 Vragenlijst overtrederonderzoek

Achtergrond kenmerken

Wat is uw geslacht:

- Man
- Vrouw

Wat is uw leeftijd?

- 18 t/m 24 jaar
- 25 t/m 34 jaar
- 35 t/m 49 jaar
- 50 t/m 64 jaar
- 65 jaar of ouder

Hoe lang heeft u uw rijbewijs:

- 5 jaar of korter
- 6 tot en met 10 jaar
- 11 tot en met 20 jaar
- Langer dan 20 jaar
- Ik bezit (nog) geen rijbewijs

Wat is uw hoogste (voltooide) schoolopleiding?

- Basisonderwijs
- Lager Beroepsonderwijs (LBO)
- VMBO
- Middelbaar Algemeen Voortgezet Onderwijs (MAVO, MULO, ULO)
- Middelbaar Beroepsonderwijs (MBO)
- Hoger Algemeen Voorbereidend Onderwijs (HAVO, VWO, MMS, HBS)
- Hoger Beroepsonderwijs (HBO)
- Wetenschappelijk onderwijs (WO, Universiteit)
- Anders namelijk _____

Wat zijn de eerste 2 cijfers van uw postcode?

Vragen over verkeersovertredingen

U heeft onlangs een beschikking (bekeuring/straf/sanctie) ontvangen van het CJIB of het Openbaar Ministerie. Dit was voor een verkeersovertreding. Hoeveel bekeuringen voor verkeersovertredingen die te maken hadden met snelheid of alcohol heeft u in de laatste 12 maanden ontvangen?

- _____ bekeuringen voor te hard rijden
- _____ bekeuringen voor rijden onder invloed
- _____ bekeuringen voor combinatie van beide

Het gaat bij dit onderzoek om verkeersovertredingen die te maken hebben met alcohol of snelheid.

Voor welk soort overtreding was deze sanctie toegekend?

- Te hard rijden
- Rijden onder invloed
- Voor beide

Wanneer heeft u deze sanctie ontvangen?

- _____ maand
- _____ jaar

Bent u er van op de hoogte dat sinds 1 april 2008 de geldboetes zijn verhoogd?

- Ja, dat wist ik
- Nee, dat wist ik niet

Wij willen u vragen het vervolg van deze enquête in te vullen op basis van deze overtreding.

Algemeen

Toen u de verkeersovertreding beging, reed u toen:

- Beroepsmatig - goederenvervoer
- Beroepsmatig - personenvervoer
- Zakelijk- eigen auto
- Zakelijk- lease auto of auto van de zaak
- Recreatief/ privé

Toen u de verkeersovertreding beging, reed u toen:

- In een personenauto
- In een vrachtauto
- In een bestelauto
- In een bus of touringcar
- Op een motor
- Anders namelijk _____

Hoe vaak rijdt u als bestuurder van dit voertuig:

- Iedere dag
- Een paar keer per week
- Ongeveer 1 keer per week
- Ongeveer 1 keer per 2 - 3 weken
- Ongeveer 1 keer per maand
- Minder dan 1 keer per maand

Hoeveel kilometers rijdt u als bestuurder van dit voertuig:

- Minder dan 15.000 km per jaar
- Tussen de 15.000 en 30.000 km per jaar
- Tussen de 30.000 en 60.000 km per jaar
- Meer dan 60.000 km per jaar

Snelheidsovertreding (te hard rijden)

Wat was de sanctie die u voor te hard rijden hebt ontvangen?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Geldboete/ transactievoorstel
- Een rijverbod (ontzegging van de rijbevoegdheid/ vordering, schorsing of ongeldigverklaring rijbewijs/ invordering, inneming of inhouding rijbewijs)
- Het volgen van een cursus (Educatieve maatregel alcohol en verkeer (EMA))
- (On)voorwaardelijke gevangenisstraf (hechtenis)
- Taakstraf
- Anders namelijk _____
- Weet ik niet

Hoe hoog was deze boete?

- Minder dan € 30,-
- Tussen de € 30,- en € 100,-
- Tussen de € 100,- en € 200,-
- Tussen de € 200,- en € 300,-
- Tussen de € 300,- en € 400,-
- Tussen de € 400,- en € 500,-
- Hoger dan € 500,-

Op welk soort weg reed u te hard?

- Autosnelweg
- Autoweg
- Overige weg buiten de bebouwde kom (provinciale weg)
- Overige weg binnen de bebouwde kom
- Weet ik niet

Hoe hard mocht u op die weg rijden?

- 30 km per uur
- 50 km per uur
- 70 km per uur
- 80 km per uur
- 90 km per uur
- 100 km per uur
- 120 km per uur
- Weet ik niet

Wist u dat u te hard reed?

- Ja
- Nee

Hoeveel te hard reed u (gecorrigeerd)? Kijk hierbij eventueel op de beschikking die u van het CJIB of het OM ontvangen heeft.

- 4-10 km per uur te hard
- 11-20 km per uur te hard
- 21-30 km per uur te hard
- 31-40 km per uur te hard
- 41-50 km per uur te hard
- Meer dan 50 km per uur te hard
- Weet ik niet

Wat vindt u van de maximumsnelheid die geldt op de weg waar u de verkeersovertreding beging?

- Goed
- Te laag
- Te hoog
- Geen mening

Wat vindt u van de sanctie die u is opgelegd?

- Goed
- Te licht
- Te zwaar
- Geen mening

Wat voor invloed heeft deze sanctie op uw rijgedrag? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik zal nooit meer te hard rijden
- Ik zal niet meer te hard rijden
- Ik zal minder vaak te hard rijden
- ik zal mijn rijgedrag niet wijzigen voor wat betreft snelheid
- Ik ga nog vaker te hard rijden
- Ik reed al nooit te hard

Wat is de mening van de mensen om u heen (vrienden/familie/collega's) over te hard rijden?

- Mijn omgeving staat positief tegenover te hard rijden
- Mijn omgeving staat neutraal tegenover te hard rijden
- Mijn omgeving staat negatief tegenover te hard rijden

Hoe belangrijk vindt u de mening van mensen om u heen over uw verkeersovertreding?

- Heel belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk
- Helemaal niet belangrijk

Wat is volgens u de beste manier om op te treden tegen te hard rijden?

- Zoals het nu wordt gedaan is goed
- Strenger straffen dan nu gedaan wordt
- Milder straffen dan nu gedaan wordt
- Anders dan nu wordt gedaan, namelijk,

Welke sanctie/maatregel zou de meeste invloed op uw rijgedrag hebben m.b.t. te snel rijden?

Welke van de volgende maatregelen hebben invloed op uw rijgedrag? (Meerdere antwoorden zijn mogelijk)

- Voorlichting over de gevaren van hard rijden
- Snelheidsbegrenzer op mijn auto
- Een aan de maximum snelheid aangepaste weginrichting (bijvoorbeeld drempels, vluchtstrook, bomen)
- Anders namelijk: _____
- Weet ik niet

De volgende vragen zijn algemene vragen over de maximumsnelheid en controles. Let op: er wordt in iedere vraag gevraagd naar een ander wegtype.

Hoe vaak rijdt u wel eens te hard op:

	Heel vaak	Vaak	Regelmatig	Soms	Zelden	Nooit	Weet ik niet
Een auto(snel)weg	()	()	()	()	()	()	()
Een 80-km weg buiten de bebouwde kom	()	()	()	()	()	()	()
Een 50-km-weg binnen de bebouwde kom	()	()	()	()	()	()	()
Een 30-km-weg binnen de bebouwde kom	()	()	()	()	()	()	()

Wat levert het overtreden van de maximumsnelheid u op? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- () Tijdwinst
- () Geldbesparing
- () Gemak
- () Niets
- () Anders namelijk _____
- () Weet ik niet

De hierna volgende vragen gaan over het aantal snelheidscontroles op de Nederlandse wegen. Let op: er wordt weer onderscheid gemaakt naar type weg.

Vindt u het aantal snelheidscontroles...

	Veel te veel	Te veel	Voldoende	Te weinig	Veel te weinig	Weet ik niet
Op de auto(snel)weg	()	()	()	()	()	()
Op 80-km wegen	()	()	()	()	()	()
Op 50-km wegen	()	()	()	()	()	()
Op 30-km wegen	()	()	()	()	()	()

Verder willen we graag uw mening weten over de wettelijke maximumsnelheden. Wilt u aangeven of u die in het algemeen goed, te laag of te hoog vindt?

In het algemeen vind ik de maximumsnelheid...

	Goed	Te laag	Te hoog	Geen mening
Van 120 km per uur op de autosnelweg	()	()	()	()
Van 100 km per uur op de autoweg	()	()	()	()
Van 80 km per uur op wegen buiten de bebouwde kom	()	()	()	()
Van 50 km per uur op wegen binnen de bebouwde kom	()	()	()	()
Van 30 km per uur op wegen binnen de bebouwde kom	()	()	()	()

De volgende vragen gaan over uw inschatting van de kans om gepakt te worden als u te hard rijdt. Let op er wordt weer gevraagd naar verschillende wegtypes.

Hoe groot schat u de kans dat gepakt wordt als u te hard rijdt op...

	Zeer groot	Groot	Niet groot maar ook niet klein	Klein	Zeer klein
Een autosnelweg (max. 120 km/u)	()	()	()	()	()
Een autoweg (max. 100 km/u)	()	()	()	()	()
Een autoweg binnen de bebouwde kom waarop je max. 50 km/u mag rijden	()	()	()	()	()
Een autoweg binnen de bebouwde kom waarop je max. 30 km/u mag rijden	()	()	()	()	()

Eigen rijvaardigheid

In hoeverre bent u het eens bent met de volgende stellingen?...

	Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens
Ik rijd veiliger dan de gemiddelde Nederlander	()	()	()	()	()
Zelfs als ik te hard rijd, behoud ik altijd de volledige controle over mijn voertuig	()	()	()	()	()
Als ik te hard rijd op de auto(snel)weg levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	()	()	()	()	()
Als ik te hard rijd op provinciale wegen levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	()	()	()	()	()
Als ik te hard rijd binnen de bebouwde kom levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	()	()	()	()	()

Rijden onder invloed

Wat was de sanctie die u voor rijden onder invloed hebt ontvangen?

(meerdere antwoorden mogelijk)

- Geldboete/ transactievoorstel
- Een rijverbod (ontzegging van de rijbevoegdheid/ vordering, schorsing of ongeldigverklaring rijbewijs/ invordering, inneming of inhouding rijbewijs)
- Het volgen van een cursus (Educatieve maatregel alcohol en verkeer/ EMA)
- Een (on)voorwaardelijke gevangenisstraf (hechtenis)
- Een taakstraf
- Anders namelijk _____
- Weet ik niet

Hoe hoog was deze boete?

- € 250,- tot € 500,-
- € 500,- tot € 800,-
- € 800,- tot € 1000,-
- € 1000,- of meer

Wist u dat u meer had gedronken dan toegestaan:

- Ja
- Nee

Hoeveel had u gedronken?

- 1 tot 3 glazen
- 4 of 5 glazen
- 6 of 7 glazen
- Meer dan 7 glazen
- Weet ik niet

Hoe hoog was het bij u geconstateerde promillage alcohol / UGL in uw bloed (dit is te vinden op uw beschikking)?

- 0,22-0,53 prom / 95 t/m 230 ug/l
- 0,54-0,80 prom / 235 t/m 350 ug/l
- 0,81-1,30 prom / 355 t/m 565 ug/l
- 1,31-1,65 prom / 570 t/m 720 ug/l
- 1,66-1,80 prom / 725 t/m 785 ug/l
- 1,81-2,00 prom / 790 t/m 870 ug/l
- Meer dan 2,00 prom / meer dan 870 ug/l
- weet niet

Hoe hoog was het bij u geconstateerde promillage alcohol / UGL in uw bloed (dit is te vinden op uw beschikking)?

- 0,54-0,80 prom / 235 t/m 350 ug/l
- 0,81-1,30 prom / 355 t/m 565 ug/l
- 1,31-1,65 prom / 570 t/m 715 ug/l
- 1,66-1,80 prom / 720 t/m 785 ug/l
- 1,81-2,00 prom / 790 t/m 870 ug/l
- Meer dan 2,00 prom / Meer dan 870 ug/l
- weet niet

Wat vindt u van de sanctie die u is opgelegd?

- Goed
- Te licht
- Te zwaar
- Geen mening

Wat voor invloed heeft deze sanctie op uw rijgedrag? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Ik zal nooit meer rijden met te veel alcohol op
- Ik zal minder vaak rijden met te veel alcohol op
- ik zal mijn rijgedrag niet wijzigen op basis van mijn alcoholgebruik
- Ik ga nog vaker rijden met te veel alcohol op
- Ik reed al nooit met teveel alcohol op

Wat is de mening van de mensen om u heen (vrienden/ familie/ collega's) over rijden onder invloed?

- Mijn omgeving staat positief tegenover rijden onder invloed
- Mijn omgeving staat neutraal tegenover rijden onder invloed
- Mijn omgeving staat negatief tegenover rijden onder invloed

Hoe belangrijk vind u de mening van mensen om u heen over uw verkeersovertreding?

- Heel belangrijk
- Belangrijk
- Niet belangrijk
- Helemaal niet belangrijk

Wat is volgens u de beste manier om op te treden tegen rijden met teveel alcohol op?

- Zoals het nu wordt gedaan is goed
- Strenger straffen dan nu gedaan wordt
- Milder straffen dan nu gedaan wordt
- Anders dan nu wordt gedaan, namelijk,

Welke sanctie zou de meeste invloed op uw rijgedrag hebben met betrekking tot alcohol?

Welke andere maatregelen zouden verder invloed hebben op uw rijgedrag? (Meerdere antwoorden mogelijk)

- Voorlichting over de gevaren van rijden onder invloed
- Alcoholslot
- Anders namelijk _____
- Weet ik niet

Kunt u aangeven hoe vaak u rijdt met meer dan 2 glazen alcohol op?

Dat is gemiddeld:

- 1 keer per week of vaker
- 1 keer per 2 weken
- 1 keer per 3 weken
- 1 keer per maand
- 1 keer per 2 maanden
- 1 keer per kwartaal
- 1 keer per halfjaar
- Minder dan 1 keer per halfjaar
- Nooit

Kunt u aangeven hoe vaak u rijdt met één of twee glazen alcohol op? Dat is gemiddeld:

- 1 keer per week of vaker
- 1 keer per 2 weken
- 1 keer per 3 weken
- 1 keer per maand
- 1 keer per 2 maanden
- 1 keer per kwartaal
- 1 keer per halfjaar
- Minder dan 1 keer per halfjaar
- Nooit

Wat levert het rijden terwijl u gedronken heeft u op?

- Tijdwinst
- Geldbesparing
- Gemak
- Niets
- Iets anders namelijk: _____
- Weet ik niet

Alcohol algemeen

Hoe staat u over het algemeen tegenover de regel dat u niet mag rijden als u gedronken heeft?

- Positief
- Negatief
- Neutraal

In Nederland mag je als automobilist niet meer dan 0,5 promille alcohol in je bloed hebben. Vindt u deze hoeveelheid precies goed, moet het meer zijn of juist minder?

- Precies goed
- Meer
- Minder
- Weet ik niet, geen mening

In Nederland mag je als beginnend bestuurder niet meer dan 0,2 promille alcohol in je bloed hebben. Vindt u deze hoeveelheid precies goed, moet het meer zijn of juist minder?

- Precies goed
- Meer
- Minder
- Weet ik niet, geen mening

Vindt u het aantal alcoholcontroles in Nederland...

- Veel te veel
- Te veel
- Voldoende
- Te weinig
- Veel te weinig
- Weet ik niet

Hoe groot schat u de kans dat u gepakt wordt als u rijdt terwijl u teveel gedronken heeft?

- Zeer groot
- Groot
- Niet groot maar ook niet klein
- Klein
- Zeer klein

In hoeverre vindt u alcoholcontroles zinvol? Vindt u deze...

- Heel zinvol
- Zinvol
- Niet zo zinvol
- Absoluut niet zinvol
- Geen antwoord \ Weet ik niet

Eigen rijvaardigheid

In hoeverre bent u het eens bent met de volgende stellingen?

	Helemaal mee eens	Mee eens	Neutraal	Niet mee eens	Helemaal niet mee eens
Ik rijd 'veiliger' dan de gemiddelde Nederlander	()	()	()	()	()
Zelfs als ik met te veel alcohol op rijd, behoud ik altijd de volledige controle over mijn voertuig	()	()	()	()	()
Als ik met iets te veel alcohol op rijd, levert dat geen extra risico's op voor andere weggebruikers	()	()	()	()	()
Ik kan beter rijden met alcohol op dan de gemiddelde Nederlander	()	()	()	()	()

Bijlage 4 Deelnemers expertmeeting

Aanwezigen:

- C.J.P. Plasmans - BVOM, senior onderzoeker
- B. van Bruggen - BVOM, onderzoeker
- M. Romkes - BVOM, onderzoeker
- E. de Zwart - ministerie van V&W, directie wegen en verkeersveiligheid
- F.W.M.C. Jansen - ministerie V&W, DGMO/WV/Verkeersveiligheid
- R. Berkhout - NPA, onderzoeker/vakdocent (programmamanager lectoraat Verkeer & Milieu)
- P. van de Beek - KLPD, hoofd dienst verkeerspolitie
- R.T.C.N. Jeuken - AP Breda, officier van Justitie
- G. Middeldorp - Parket-Generaal, senior beleidsmedewerker
- G. Suurmond - Parket-Generaal, beleidsmedewerker
- Ch. Goldenbeld - SWOV, senior onderzoeker
- B. Tierolf - senior onderzoeker Verwey-Jonker Instituut
- A.G. Mein - senior onderzoeker Verwey-Jonker Instituut
- L.F Drost- junior onderzoeker Verwey-Jonker Instituut

Bijlage 5 Stellingen expertmeeting

Onderzoek effecten sancties snelheidsovertredingen en rijden onder invloed - BVOM

Stellingen expertmeeting 6 november 2008

1. De verkeersveiligheid is het best gediend met een gecombineerde en afgewogen inzet van infrastructurele maatregelen, voorlichting en educatie en handhaving.
2. Binnen de verkeershandhaving zijn nog steeds de juiste prioriteiten gesteld, dat wil zeggen: 'HELMGRAS' en handheld bellen.
3. De handhaving ten aanzien van snelheidsovertredingen en rijden onder invloed is onvoldoende effectief.
 - a. De recidive bij snelheidsovertredingen en rijden onder invloed is te hoog.
 - b. Niet naleving biedt vele voordelen en de pakkans is te gering.
 - c. Vooral veel snelheidsovertreders lijken ongevoelig voor de opgelegde sancties.
 - d. De hoogte van de boete is onvoldoende afschrikwekkend.
4. Rijders onder invloed lijken gevoeliger voor de opgelegde sancties evenals afkeurende opvattingen vanuit hun sociale omgeving.
5. Bij handhavingacties dient het accent te verschuiven van generale naar specifieke preventie: een persoonsgerichte aanpak, met interventies die zijn afgestemd op het naleefgedrag.
6. In het kader van de persoonsgerichte aanpak van verkeersovertreders dient het rijbewijs vaker te worden gevorderd of ingevorderd. Ook dient de auto vaker te worden in beslaggenomen.
7. Handhavingacties dienen nog meer informatie gestuurd plaats te vinden (vgl. o.a. de verkeershandhavingsteams).
8. De snelheidslimieten dienen, op flexibele wijze, meer in overeenstemming te worden gebracht met het actuele verkeersbeeld.
9. Intelligente Snelheidsassistentie dient verplicht te worden gesteld.

Colofon

Opdrachtgever/Financier	BVOM
Auteurs	Drs. B. Tierolf, Mr. A. Mein mr. L. Drost, drs. de Groot
Omslag	Grafitall, Valkenswaard
Uitgave	Verwey-Jonker Instituut Kromme Nieuwegracht 6 3512 HG Utrecht telefoon 030-2300799 telefax 030-2300683 e-mail secr@verwey-jonker.nl website www.verwey-jonker.nl

De publicatie

De publicatie kan gedownload en/of besteld worden via onze website:
<http://www.verwey-jonker.nl>. Behalve via deze site kunt u producten bestellen door te mailen naar verwey-jonker@adrepak.nl of faxen naar 070-359 07 01, onder vermelding van de titel van de publicatie, uw naam, factuuradres en afleveradres

ISBN 978-90-5830-305-9

© Verwey-Jonker Instituut, Utrecht 2009

Het auteursrecht van deze publicatie berust bij het Verwey-Jonker Instituut.

Gedeeltelijke overname van teksten is toegestaan, mits daarbij de bron wordt vermeld.

The copyright of this publication rests with the Verwey-Jonker Institute.

Partial reproduction is allowed, on condition that the source is mentioned.